



SEV N°10

Le journal du Syndicat du personnel des transports



NON À LA RÉFORME LPP 21

Le contraire de ce dont on a besoin

Éditorial d'Aroldo Cambi,
administrateur des finances SEV



Jusqu'à il y a environ trois ans, nous étions encore confrontés aux séquelles laissées par la crise financière de 2008. Pour rappel : la banque d'investissement Lehman Brothers faisait faillite, déclenchant une crise financière, bancaire et de liquidités sur le plan mondial. Afin d'éviter le pire, les banques centrales sont intervenues dans le monde entier en mettant à disposition des fonds illimités et sans précédent. En conséquence, les taux d'intérêt mondiaux ont chuté en dessous de zéro. Ce fut une bénédiction pour de nombreux acteurs qui devaient se refinancer, d'autant plus qu'ils obtenaient de l'argent à bas prix, voire gratuitement. En revanche, pour d'autres, qui devaient investir, c'était une malédiction vu qu'on pouvait désormais obtenir l'argent gratuitement ou le financer. Les caisses de pension faisaient partie de ces derniers.

Naturellement, ces dernières doivent investir avant tout dans des placements à intérêt. La pression sur les rendements est devenue nettement plus forte et par conséquent le niveau des prestations a chuté pour les assuré-es. Avec une baisse des rentes, ceux-ci paient déjà aujourd'hui le prix fort dû à cette crise financière, alors que ce n'est absolument pas de leur faute.

Or les taux négatifs sont révolus depuis un certain temps déjà. Partout, nous avons de nouveau une inflation et des taux d'intérêt quasi normaux. Les caisses de pension qui ont eu recours à une stratégie de placement appropriée se portent bien sur le plan financier et, dans certains cas, sont même très bien positionnées. Le taux de couverture se situe entre 110 % et 120 %.

Où une réforme est-elle nécessaire en 2024 ? D'un point de vue rationnel et selon les faits : nulle

part. Outre l'absurdité de cette réforme survient encore un paradoxe : elle intervient dans le régime obligatoire de la LPP et touche ainsi les assurés qui ont le minimum absolu. Les partisans de la réforme veulent agir là où les rentes ne suffisent même pas pour subsister dignement. C'est paradoxal et choquant.

Les assurés ont déjà payé un lourd tribut à cause des erreurs des autres et ont vu leurs prestations diminuer. La situation actuelle est inacceptable, sans parler des nouvelles réductions de prestations qu'entraînerait une réforme irrationnelle. C'est un No Go !

La LPP n'a pas besoin de réformes qui réduisent les prestations, mais d'impulsions qui remettent les intérêts des assuré-es au centre des préoccupations et de mesures qui redonnent crédibilité et dignité au 2^e pilier. Battons-nous avec force contre tout le reste !

Automne chaud

Matthias Hartwich parle des prochains défis pour le SEV.

2

Réouverture

Le tunnel de base du-Gothard à nouveau en service: les leçons ont-elles été tirées?

4

Manœuvre

Une pétition de quasi tout le personnel de la RPV Genève a été remise.

5

Dialogue pour les Officine

La dissolution unilatérale de la plate-forme de dialogue pour les ateliers CFF de Bellinzzone, rendue publique en juin (voir journaux SEV no 8 et no 9), a suscité beaucoup de mécontentement au SEV. Les réponses à la résolution des collègues sont maintenant arrivées.

Le patron des CFF Vincent Ducrot reconnaît la plus-value de la « piattaforma », mais estime qu'« avec le projet de nouvelle usine à Arbedo-Castione, l'objectif initial de la plate-forme est atteint : assurer l'avenir du site industriel de Bellinzzone et créer au moins 360 places de travail et 80 places d'apprentissage. Comme jusqu'à présent, nous réaffirmons qu'il n'y aura pas de licenciements d'employés fixes ». Les réponses de la ville et du canton vont dans le même sens. Le SEV va saisir l'offre de discussion de Linus Looser, responsable de la production Voyageurs, et tiendra ses membres au courant via ses canaux d'information.

Dossier transports

Le numéro d'été du journal *Pages de Gauche*, journal d'opinions socialistes, se penche sur la politique suisse des transports confrontée à de multiples problèmes.

Le SEV et l'ATE (Association transports et environnement) ont collaboré au dossier et y livrent leurs points de vue respectifs. Certains articles sont disponibles sur leur site : <https://pagesdegauche.ch/>

L'écart salarial s'accroît

En 2023, l'écart salarial moyen entre le salaire le plus bas et le plus élevé au sein des 36 plus grandes entreprises suisses sera de 1 : 143, contre 1 : 139 l'année précédente, constate l'étude annuelle d'Unia sur les écarts salariaux. Autrement dit, la personne la moins bien payée de l'entreprise doit travailler 143 ans pour toucher un an du salaire de son CEO.

En 2023, les top-managers ont donc à nouveau empoché des sommes importantes et les actionnaires ont reçu un total de 45 milliards de francs de dividendes, contre 44,3 en 2022 – alors que les salaires de la plupart des travailleurs stagneront ou n'augmenteront que faiblement.

MATTHIAS À L'INTERVIEW

Sécurité, TRV et LPP : chaude rentrée



Matthias Hartwich, président SEV : « Nous ne faisons pas de politique de parti mais sommes parfois contraints d'agir sur le plan politique. »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 21 septembre, les syndicats descendront dans la rue à Berne et manifesteront pour des salaires plus élevés. Le SEV exige en outre plus de sécurité pour le personnel et plus d'investissements dans les transports publics au lieu de nouvelles mesures d'économies. Interview avec le président SEV Matthias Hartwich au sujet des défis pour le SEV durant l'automne 2024. Pourquoi les membres SEV doivent-ils absolument participer à la grande manifestation syndicale ?

Il y a beaucoup de raisons de participer, il ne s'agit pas seulement des salaires. Ces dernières années, nous avons obtenu des augmentations de salaire correctes, cependant beaucoup de gens ont subi des pertes en matière de pouvoir d'achat. Le renchérissement qui a surgi des suites des grandes crises vécues récemment n'a pas pu être compensé partout. S'ajoute à cela l'explosion des coûts des caisses maladie. Simultanément, il y a une menace de réduction des rentes des caisses de pensions. Il est urgent que la 13e rente AVS soit versée. D'autant plus que des salaires et des rentes plus élevés sont non seulement appréciables pour le peuple, mais aussi pour la bonne marche de l'économie. Cela contribue à augmenter la demande, ce qui est bon pour tous en fin de compte.

Nous voulons aussi profiter de cette manifestation pour mettre en avant le problème de la sécurité pour le personnel des transports publics (TP). Nous demandons une meilleure protection du personnel face aux agressions. Le personnel dans la surface, surtout aux guichets, dans les trains, les trams et les bus, est très souvent confronté à des agressions. Il faut que cela change ! Nous devons investir dans la sécurité avec de l'argent, des ressources et du temps.

Mais voilà que planent de nouvelles menaces...

Toute l'Europe jalouse notre système de transports publics, autant en ce qui concerne le trafic grandes lignes que le transport régional de voyageurs (TRV). La conseillère fédérale Karin Keller Sutter menace d'introduire des mesures d'économies dans le TRV. Cela signifie qu'à moyen terme, il y aura des problèmes de financement. Cela va se répercuter de différentes manières sur les divers acteurs : moins d'argent insufflé dans le système peut signifier que les prix augmenteront, que l'offre sera moins bonne et que la pression sur les conditions d'engagement augmentera. Tout cela est extrêmement dangereux, car nous avons aujourd'hui déjà des difficultés à trouver des gens intéressés à venir travailler dans le domaine des transports. Le personnel en subit les conséquences et paie de sa santé. C'est pourquoi nous avons lancé une nouvelle enquête sur la santé auprès du personnel des bus, afin de connaître les besoins les plus urgents.

Il y a donc beaucoup de raisons de descendre dans la rue. Une manifestation est toujours une action politique. En tant que syndicat, devons-nous agir sur le plan politique ?

Nous ne faisons certainement pas de politique de parti. Il faut savoir que dans les parlements cantonaux et sous la Coupole, beaucoup de décisions sont prises qui concernent directement les conditions de travail du domaine des TP. Nous ne pouvons pas fermer les yeux sur cet état de fait. Si des décisions politiques sont prises et qu'ensuite, les entreprises nous disent qu'elles ne peuvent pas accorder des augmentations salariales en raison de mesures d'économie engagées, nous ne pouvons pas simplement prendre acte. En d'autres mots, nous devons nous engager sur le plan politique, mais sans pratiquer une politique de parti.

Il en va de même pour le thème de l'Europe. Nous ne sommes pas de ceux qui disent qu'il faut convenir de ceci ou cela avec l'Europe. Nous devons nous assurer que lorsqu'un accord est conclu avec l'Union européenne (UE), ce ne soit pas aux dépens du personnel des TP. Il s'agit là d'un travail syndical classique.

Nous nous engageons également pour un rejet de la réforme LPP le 22 septembre. Nous sommes persuadés que cette réforme nuira aux travailleuses et aux travailleurs

Parlons maintenant de l'Europe. Où en sont les négociations sur la libéralisation du trafic ferroviaire international ?

Naturellement, la Commission européenne n'évolue pas au même rythme que la Confédération. Je crois qu'après l'échec des négociations il y a quelques années, tout le monde est d'accord de dire qu'il ne faudrait pas subir un deuxième échec, car cela pourrait bloquer beaucoup de dossiers pendant de nombreuses années. Ce que je constate actuellement, c'est que parmi les personnes impliquées il y a une grande volonté de parvenir à un accord solide.

Les TP en Suisse sont un modèle du genre. Ils sont ponctuels, fiables et rentables. Cela ne doit en aucun cas être remis en question, c'est pourquoi nous faisons entendre notre voix haut et fort. Cela n'a rien à voir avec un parti politique : nous voulons ce que ce que nos collègues accomplissent jour après jour pour des TP de qualité, aussi bien sur le plan régional qu'en trafic grandes lignes, puisse subsister à l'avenir encore, indépendamment de l'accord qui sera conclu avec l'UE. Nous ne bougerons pas d'un millimètre s'agissant des intérêts de nos membres.

Un débat initié dans les médias par un ancien chef des CFF tourne autour de l'extension ferroviaire. Un groupe composé de pseudo experts des transports publics exige un moratoire à ce propos. Qu'en penses-tu ?

Une chose est sûre, c'est uniquement parce que le trafic ferroviaire en Suisse est financé convenablement que notre répartition modale est bien meilleure que dans d'autres pays européens. La mobilité est bien plus rentable et bien plus respectueuse de l'environnement lorsqu'elle s'effectue sous forme de TP. Pour cela, il faut poursuivre les investissements aussi bien pour les nouvelles constructions que pour l'entretien des infrastructures existantes. C'est de l'argent bien investi, car il sert autant à la société qu'à l'environnement. Toutefois, il est important que le personnel ait lui aussi une part adéquate. Il n'est pas concevable qu'une extension puisse avoir un impact négatif, le personnel en est déjà arrivé à ses limites. Il est nécessaire d'avoir des effectifs suffisants, de bonnes conditions de travail avec des tableaux de service supportables et la possibilité de concilier vies professionnelle et familiale. En bref : les investissements dans les transports publics doivent aussi comprendre des investissements pour le personnel.

Manif' du 21 septembre

Nous nous retrouverons à 13h30 sur la Schützenmatte, à côté de la gare de Berne. Arrivée à la place Fédérale à 15h (discours et concerts). Trains spéciaux gratuits (Unia) de la Suisse romande: Genève : 10h15, Vaud : entre 9h40 et 11h50, Neuchâtel, Fribourg : entre 11h35 et 12h30 et Valais : entre 10h et 11h. Infos vers les horaires détaillés de tous les trains romands (aller et retour) sur www.sev-online.ch. Les collègues et les ami-es bienvenus !

RÉFORME LPP

Votation sur la caisse de pension: questions-réponses

Michael Spahr/Yves Sancey /USS
michael.spahr@sev-online.ch

Le 22 septembre, les citoyens suisses voteront sur la réforme de la loi sur la prévoyance professionnelle (LPP) qui régit les caisses de pension (2^e pilier). Le SEV a soutenu le référendum et dit non à cette réforme qui veut nous faire payer plus pour toucher moins. Réponses aux principales questions.

Pourquoi au départ les syndicats ont-ils soutenu la réforme ?

Les partenaires sociaux avaient élaboré une proposition de réforme, et le Conseil fédéral l'avait reprise. Elle aurait garanti les rentes de tout le monde et modernisé la LPP. En outre, un supplément de rente au financement solidaire aurait permis des améliorations immédiates des rentes des travailleuses et travailleurs, mises à mal ces dernières années, mais aussi des rentes des femmes, sans explosion des coûts. Puis, le Parlement en a fait un projet de démantèlement. Il faut absolument empêcher cette arnaque de la LPP.

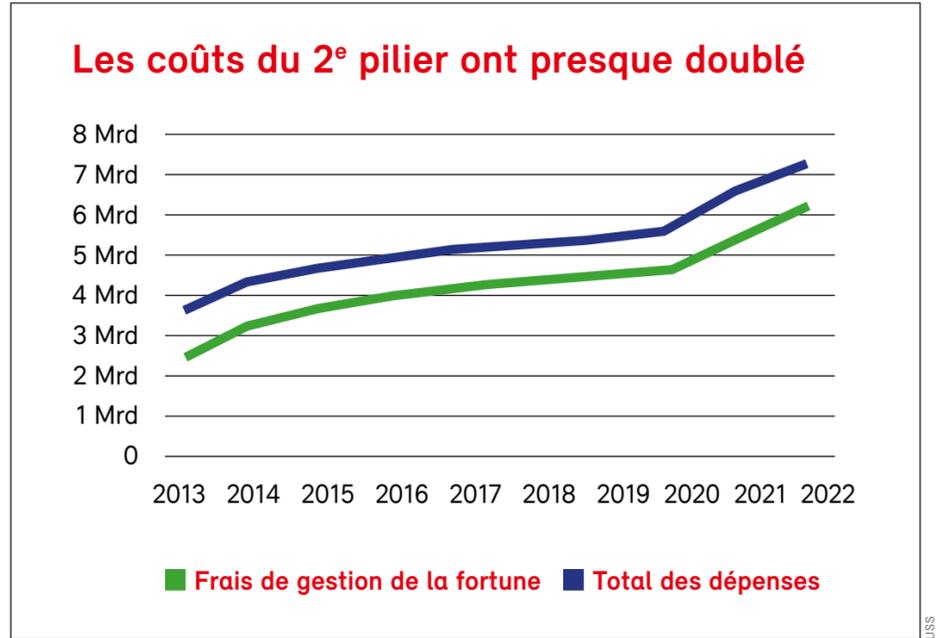
Qui sont les grands gagnants de la réforme ?

Seuls les marchés financiers, les courtiers et les assurances profitent de la réforme. Ils peuvent

continuer à gagner beaucoup d'argent, car aucun frein n'est mis aux frais de courtage qui, sans surprise, ont augmenté de 20 % en dix ans (voir graphique). Ces vingt dernières années, les compagnies d'assurances ont gagné ainsi près de 9 milliards de francs avec nos cotisations au 2^e pilier, avec la bénédiction du Parlement. Aujourd'hui déjà, les banques, les gestionnaires et les experts facturent pour leurs services 7 milliards de francs par an aux caisses de pensions. C'est trop cher. Le potentiel d'économies est donc gigantesque ! Mais le Parlement n'a rien voulu changer à ce système.

Une augmentation des rentes ne serait-elle pas nécessaire depuis longtemps ?

En effet, depuis plus de dix ans, les rentes du 2^e pilier n'ont cessé de baisser. Aujourd'hui, les retraités reçoivent en moyenne 300 francs de moins par mois qu'il y a quinze ans. Soit une perte de 3600 francs par an ! Pendant ce temps, les cotisations salariales ont augmenté de 14 %. Toutefois, avec la réforme de la LPP, au lieu d'améliorer les choses, le Parlement a empiré les choses ! Les rentes baisseraient jusqu'à 3200 francs par an. Parallèlement, les prélèvements obligatoires sur les salaires seraient relevés. Les coûts par employé-es augmenteraient jusqu'à 2400 francs par an. Cette situation tient à la principale mesure de la réforme, soit la baisse du



Ce ne sont pas les salarié-es qui profitent de la réforme, mais le marché financier et les assurances.

taux de conversion de 6,8 à 6 % et donc du montant de la rente.

Depuis vingt ans, les projets de réforme du 2^e pilier échouent. Cette réforme n'est-elle pas attendue depuis longtemps ?

Les partisans de la réforme de la LPP aiment faire peur. Lorsque nous voyons comment l'OFAS s'est trompé dans ses prévisions pour l'AVS, nous pouvons rester sereins. La santé financière de nos caisses de pensions est éclatante. Elles gèrent une fortune de 1100 milliards de francs, soit 400 milliards de plus qu'il y a dix ans, et elles ont accumulé plus de 150 milliards de réserves. En bref, les caisses croulent sous l'argent, mais leurs assuré-es en reçoivent toujours moins.

Comment améliorer les rentes des femmes ?

La réforme de la LPP est vendue comme étant particulièrement favorable aux femmes en raison notamment de la baisse du seuil d'entrée au 2^e pilier (de 22 050 à 19 845 francs) qui permettra à de nombreuses femmes à temps partiel ou à bas revenus de recevoir une rente LPP. Pour les femmes toutefois, cette réforme est une tromperie très coûteuse : elles seraient fortement mises à contribution, leur salaire net baisserait douloureusement. Malgré cela, nombre d'entre elles n'auraient quand même pas la garantie de toucher une rente plus élevée. Ces petites rentes né-

cessiteront des prestations complémentaires. À la retraite, cela ne changera donc rien. Les rentes trop basses des femmes dans le 2^e pilier sont la conséquence directe du travail non rémunéré des mères. L'énorme lacune de rentes en défaveur des femmes dans le 2^e pilier, due aux interruptions de carrière et à la répartition inégale du travail non rémunéré, ne disparaîtrait pas. Afin d'améliorer les rentes des femmes, il faut donc introduire dans le 2^e pilier ce qui a fait ses preuves dans l'AVS : un modèle de division de l'avoir de vieillesse des parents (*splitting*) et la reconnaissance du travail de care (ménage, enfants, soins). Tant qu'une réforme ne porte que sur le salaire assuré, le problème des revenus trop bas à la retraite perdurera !

Les cotisations salariales des travailleurs âgés étant réduites, cela n'améliore-t-il pas leurs chances sur le marché du travail ?

Non, elles risquent même de se détériorer. Aujourd'hui, les caisses de pension qui emploient beaucoup de travailleurs âgés reçoivent env. 200 millions par an des caisses employant beaucoup de jeunes. Avec la réforme, ce mécanisme est supprimé. On entend souvent dire que l'augmentation avec l'âge des cotisations au 2^e pilier pose un problème. Mais ce n'est pas vrai. Une partie des caisses de pension ont déjà aujourd'hui des cotisations indépendantes de l'âge.

+

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États approuve, avec certaines adaptations, le projet du Conseil fédéral de révision totale de la loi sur le transport de marchandises. Celui-ci veut encourager financièrement le trafic par wagons complets isolés pour une durée limitée à huit ans, avec possibilité de prolongation. Pour les quatre premières années, 260 millions de francs sont prévus, en plus notamment de contributions illimitées au transbordement et au chargement. Le projet va maintenant être soumis au plénum des États.

Début août, l'Office fédéral des assurances sociales a admis que les prévisions de l'AVS étaient erronées. Il a communiqué des scénarios trop pessimistes. Les prévisions de déficit étaient jusqu'à 4 milliards de francs trop élevés chaque année. Pour le Syndicat suisse des services publics, ces prévisions budgétaires ont joué un rôle central dans la campagne d'« AVS 21 » qui a été adoptée de justesse en septembre 2022. Des chiffres réalistes auraient donné un résultat différent. L'USS soutient donc les revendications des syndicalistes qui demandent l'annulation de la votation.



25 mars 2022 : Plus de 100 000 signatures contre « AVS 21 » récoltées en moins de 50 jours.

PETER KÄPPLER répond

Fermer les guichets affaiblit le service public

Les CFF ferment les guichets dans six nouvelles gares. Durant les 20 dernières années, plus de la moitié des gares desservies ont disparu. Pourquoi le SEV combat-il ces fermetures ?

La fermeture des guichets desservis dans les régions constitue une détérioration du service public parce que cela force la clientèle à se rendre dans les grands centres pour recevoir des conseils et des services. Toutes les prestations ferroviaires ne peuvent pas être commandées sur internet ou par téléphone, les points de vente représentent ainsi un lien important avec la clientèle.

Le fait de ne plus être présents de manière étendue est un désavantage sur le marché pour les transports publics (TP) puisque les interfaces régionales y perdent leurs points de conseil à la clientèle. Les TP ne doivent pas devenir en-

core plus impersonnels.

Pour le personnel, la perte de poste de travail dans leur région signifie de plus longs trajets. Les points de vente dans les grands centres en sont déjà arrivés à leurs limites et les longs temps d'attente énervent la clientèle, de plus ils sont une source de stress pour le personnel. Les points de service dans les régions représentent ainsi un avantage de ce point de vue également.

D'autres entreprises de transport comme BLS, le RhB et les TPF appliquent une stratégie différente et maintiennent avec succès leurs points de vente dans les régions. Il y a ainsi de bons exemples de la manière dont cela pourrait fonctionner. Nous exigeons des CFF qu'ils révisent leur stratégie.

Peter Käppler est président central de la sous-fédération SEV AS. As-tu une question pour lui ou le SEV ? Écris à journal@sev-online.ch

ANGLE DROIT

Modification unilatérale du contrat

§ Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Jean est très en colère lorsqu'il s'adresse à l'assistance judiciaire professionnelle du SEV, il décrit par téléphone ce qui s'est produit sur son lieu de travail. Il se trouve depuis plus de vingt ans chez le même employeur et dispose d'un contrat d'engagement de droit privé privé. Il a toujours fait son travail consciencieusement. Voici soudain que son employeur lui annonce qu'il doit malheureusement réduire son temps de travail pour des raisons d'organisation. Jean passe ainsi de 100% à 60% avec naturellement les conséquences salariales qui s'ensuivent.

De plus, l'employeur menace de résilier ses rapports de travail si Jean refuse la baisse du taux d'activité. Cependant, simultanément, l'employeur a relevé le taux d'occupation de deux collaborateurs plus jeunes qui occupent une fonction similaire à celle de Jean.

Jean a le sentiment d'être traité injustement et aimerait savoir si l'employeur a le droit de se comporter ainsi. Il désire connaître les possibilités de s'opposer à cette baisse du taux d'occupation décidée unilatéralement.

Si l'employeur veut modifier unilatéralement des rapports de travail et qu'il menace l'employé-e de licenciement en cas de refus des nouvelles conditions moins bonnes, nous

sommes en présence d'une résiliation pour cause de modification du contrat de travail. La résiliation pour cause de modification du contrat de travail est en principe valable et autorisée dans le cadre d'une modification des conditions d'engagement, pour autant que cette dernière prenne effet non pas immédiatement, mais après écoulement du délai de congé.

Toutefois, dans certaines circonstances, les résiliations pour cause de modification du contrat de travail peuvent être considérées comme abusives. Le Tribunal fédéral admet qu'il y a un caractère abusif si la résiliation pour cause de modification du contrat de travail est utilisée comme moyen de pression pour im-

poser à l'employé-e un changement du contrat d'engagement désavantageux et pas objectivement justifiable. Selon le Tribunal fédéral, un changement est en particulier injustifiable lorsqu'aucune raison d'exploitation ou du marché n'explique les modifications projetées.

Il incombe à l'employé-e d'apporter la preuve que la résiliation pour cause de modification du contrat de travail n'est pas due à une raison d'exploitation ou du marché. Cette preuve, par sa nature, est difficile à apporter.

Dans ce cas précis, l'employeur aura pour sa part des difficultés à convaincre le Tribunal qu'il est contraint de procéder à cette résiliation pour des raisons d'exploitation

ou de marché puisqu'il augmente simultanément le taux d'activité de deux jeunes collaborateurs dans des fonctions similaires.

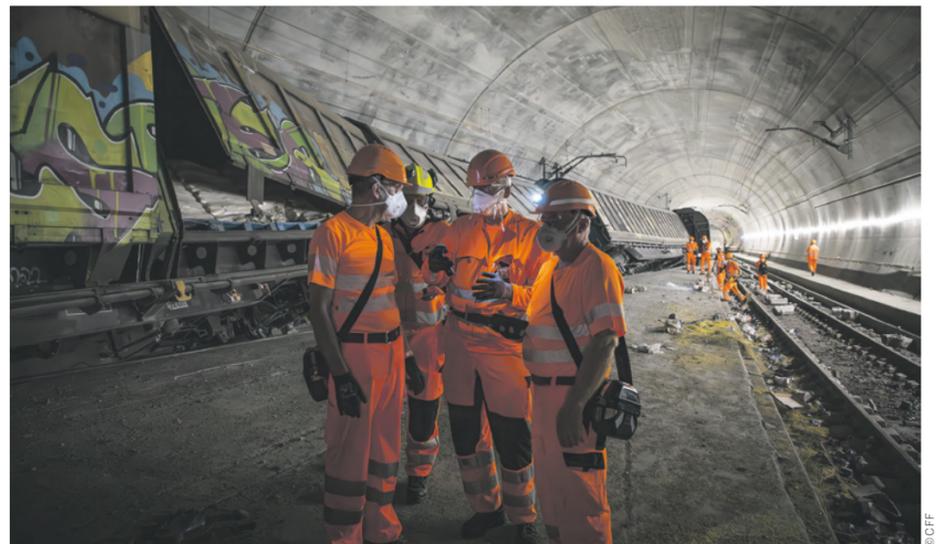
Si Jean parvient à prouver qu'il y a résiliation abusive, le Tribunal infligera à l'employeur une amende dont il fixera le montant.

En conclusion, il faut admettre que de manière générale, les modifications unilatérales des rapports de travail de droit privé sont autorisées pour autant que le délai de congé est respecté. S'il n'y a pas de raison objective liée à l'exploitation imposant une modification du contrat d'engagement, l'employeur risque de devoir payer une amende pour le caractère abusif de la résiliation. Cependant, malgré la présence du caractère abusif, la résiliation reste valable.

Jean a donc la possibilité d'accepter la résiliation pour cause de modification du contrat de travail et, après écoulement du délai de congé, de travailler à taux et salaire réduits chez ce même employeur. Ou alors il peut refuser la modification du contrat d'engagement et entamer une procédure pour résiliation abusive dans l'objectif de faire payer une amende à son employeur.

TUNNEL DE BASE DU SAINT-GOTHARD

Retour dans le tunnel un an après



Inspection après le déraillement dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch.ch

Un peu plus d'une année après le déraillement d'un train de marchandises, le tunnel de base du Saint-Gothard (TBG) sera complètement ouvert au trafic le lundi 2 septembre. L'accident et la clôture partielle du tunnel ont causé quelques problèmes sur l'axe nord-sud qui constitue une liaison importante non seulement pour la Suisse. Heureusement, les importants dommages n'étaient que matériels, personne n'a été blessé. Voyons quelles mesures seront mises en œuvre pour réduire le plus possible les risques qu'un tel accident se produise à nouveau, et ce que propose le SEV.

Le 10 août 2023 en début d'après-midi, de premières informations sur ce qui s'était passé dans le tunnel de base du Saint-Gothard ont été transmises. Elles étaient confuses et décousues, et n'indiquaient pas encore très bien l'ampleur des dommages. Les CFF ont d'abord parlé d'une réouverture après quelques heures, puis quelques jours. Assez rapidement, notre rédaction a reçu de premières photos de l'intérieur du tunnel, et tout de suite nous avons compris que quelques jours ne suffiraient pas.

L'accident

Un train marchandises (qui circulait sous la responsabilité de CFF Cargo) composé de deux locomotives et trente wagons de divers types roulait de Chiasso en direction de Bâle lorsqu'il a déraillé. Le rapport intermédiaire du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) précise ceci : « Environ 10 km après l'entrée par le portail sud du tunnel de base du Saint-Gothard, sur le 11^e wagon un fragment s'est séparé de la roue du premier essieu dans le sens de la marche, suivi de près par d'autres fragments de roue. [...] Suite à cela l'essieu était suspendu en diagonale sous le

wagon. Le train marchandises a poursuivi sa course sur environ 4 km, sans laisser de grandes séquelles sur l'infrastructure. [...] Un peu avant la station multifonctionnelle de Faido [...], un dernier fragment de la roue s'est détaché. L'essieu, suspendu en position oblique sous le wagon, a heurté les traverses en béton armé avant la diagonale d'échange de Faido et a détruit tous les mécanismes d'actionnement de l'aiguillage. Le dommage provoqué à l'aiguille a causé le déraillement et le basculement partiel des seize wagons marchandises suivants dans le tube du tunnel. Le convoi s'est rompu en deux parties entre le 13^e et le 14^e wagon et quelques wagons se sont retrouvés sur la voie déviée ». Ces wagons se sont écrasés contre la porte qui sépare les deux tubes du tunnel et l'ont détruite.

Le mécanicien de locs s'en est sorti indemne, le protocole d'intervention dans les tunnels a été appliqué. Les dommages matériels ont été considérables mais personne n'a été blessé et il n'y a pas eu de fuite de matières dangereuses.

À partir du 23 août, le tube Est a pu être rouvert au trafic marchandises à vitesse réduite après l'installation d'une porte de maintenance mobile. Des sillons étaient ainsi disponibles pour 100 trains de marchandises. Trente trains de marchandises et tous les trains voyageurs ont continué à être déviés par la ligne sommitale.

Rapport intermédiaire du SESE et recommandations à court terme

Comme d'habitude dans de tels cas, le SESE a ouvert une enquête pour déterminer les causes de l'accident. Dans son rapport intermédiaire, l'Office fédéral des transports (OFT) a communiqué les premières conclusions de l'enquête et ses recommandations en regard des mesures d'urgence à mettre en place pour prévenir de tels accidents. Il a suggéré en outre de les transmettre à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et à l'autorité de surveillance suédoise, pays où le wagon était immatriculé.

Mesures prévues par les CFF et au niveau international

Dans leur communiqué du 27 juin dernier dans lequel ils annonçaient la remise en service complète du tunnel de base pour le 2 septembre prochain, les CFF ont exposé brièvement les mesures qu'ils désirent mettre en œuvre pour prévenir des événements similaires et en réduire les conséquences. On peut y lire : « Des mesures sont nécessaires pour détecter à temps les besoins de maintenance des trains, par le biais de données et d'images récoltées sur l'état du train et la mise à niveau des dispositifs de contrôle des trains. Pour détecter à temps un déraillement, les CFF doivent évaluer la possibilité d'installer sur la voie des détecteurs près des diagonales d'échange dans et avant le tunnel ».

Toutefois ceci ne pourra être fait qu'à moyen terme. La seule mesure applicable sans délai mentionnée par les CFF est la réduction de la vitesse à 160 km/h pour franchir la diagonale d'échange à proximité de la travée avant le tunnel de base du Saint-Gothard, ceci pour réduire les conséquences en cas d'événement similaire. Une mesure qui, selon nous, n'aurait pas changé grand chose à ce qui s'est produit l'année dernière, vu que les trains marchandises n'atteignent normalement pas la vitesse de 160 km/h.

Selon le rapport intermédiaire du SESE, le déraillement a été causé par la rupture du disque d'une roue. La procédure lancée au niveau européen par l'OFT a amené le déclassement du type de roue qui a provoqué l'accident et d'autres roues similaires dans la classe des « roues qui ne sont plus thermostables ». Ceci implique une procédure plus sévère en cas de signe de surcharge thermique.

La position du SEV

Le SEV estime que ces mesures vont dans la bonne direction mais qu'elles sont insuffisantes. Certes la sécurité absolue n'existe pas. Cependant, il serait indiqué d'introduire des mesures

plus incisives pour diminuer le plus possible les risques. Par conséquent, le SEV propose les mesures supplémentaires suivantes :

- seuls les wagons marchandises dotés de valves de détection de déraillement (valves EDT) devraient circuler sur le réseau ferroviaire suisse, ou ceux qui sont équipés de l'élément technique élaboré à la suite du déraillement de Zurich Affoltern en 1994, déjà testé et monté sur un certain nombre de wagons-citernes (freinage d'urgence/mécanique directement via la conduite principale ou numérique avec alarme au conducteur de train) ;
- dans toutes les gares-frontière on introduira des contrôles acoustiques systématiques sur les essieux des trains de toutes les entreprises de transport ferroviaire entrant en Suisse de la part des vérificateurs (par ex., par le TKC – les contrôleurs techniques de CFF Cargo), dont les effectifs vont forcément devoir être augmentés.

Tout le temps qui a été nécessaire pour enlever les wagons accidentés et effectuer les travaux de remise en état a engendré une réduction de la capacité d'exploitation du tunnel de base. Néanmoins, l'existence de la ligne de faite du Saint-Gothard a permis de réduire les désagréments autant pour le trafic voyageurs que marchandises. N'oublions pas qu'après l'inauguration du tunnel de base des voix s'étaient élevées, aussi à l'interne des CFF, pour suggérer la fermeture de cette ligne de faite considérée comme superflue. Une hypothèse clairement démentie par les faits.

L'engagement des cheminots de tous les secteurs a été d'une importance décisive pour maintenir l'exploitation ferroviaire et remettre en état de fonctionnement complet le plus long tunnel ferroviaire du monde, même dans des conditions difficiles. Le personnel des trains détournés par la ligne de faite du Gotthard a lui aussi été confronté à quelques défis, tels que des changements de dernière minute dans les tableaux de service, des tours de service plus longs, une réduction de l'espace disponible dans les trains, etc.

PERSONNEL DE LA MANŒUVRE

Pétition de la RPV Genève



Remise de la pétition avec 59 signatures le 16 juillet au Bollwerk à Berne au responsable ZFR.

Markus Fischer. La section RPV Genève du SEV demande de meilleures conditions de travail pour les employé·es de la manœuvre à la gare de Genève-Cornavin. Sur un peu plus de 60 personnes concernées, 59 ont signé la pétition. Celle-ci a été remise aux responsables des CFF le 16 juillet à Berne. Le président de la section Qamil Lutfiu (2^e à partir de la gauche sur la photo) et les secrétaires syndicaux SEV Jürg Hurni (à droite) et René Zürcher (à gauche) ont remis la pétition à Claudio Pellettieri, chef de l'unité Conduite des trains et Manœuvre (ZFR) à la division Production Voyageurs (PP-BP), et à Sandra Stooss, business partner HR de l'unité Production ferroviaire (PP-BP).

La pétition soulève **trois gros problèmes**:

- Les horaires de travail sont extrêmement variables: de nombreux tours de service sont souvent trop longs (plus de 10 heures) parce qu'ils sont interrompus par de longues pauses, d'autres sont en revanche trop courts, à peine 6 heures. Cette irrégularité engendre une fatigue excessive et des difficultés à concilier vie professionnelle et privée. C'est pourquoi la pétition demande une réévaluation des plannings afin de garantir des durées de travail plus équilibrées et prévisibles.

- Les cas de maladie parmi le personnel ont augmenté de façon significative, probablement en raison de la fatigue et du stress causés par les horaires irréguliers et les longues heures de travail. «C'est pourquoi il est crucial de mettre en place des mesures pour réduire

ces problèmes de santé», affirme la pétition.

- Troisièmement, la pétition demande un local dédié pour les pauses avec l'équipement de base nécessaire afin que les employés puissent se reposer convenablement. Cela n'est pas possible dans les salles de pause actuelles à Montbrillant. Aucune comparaison avec les locaux des mécaniciens, qui font pourtant partie de la même unité (ZFR), qui peuvent par exemple se reposer sur des fauteuils «Stressless».

Des conditions peu attrayantes entraînent des départs

La délégation du SEV a fait remarquer que les tours de service actuels trop fatigants n'entraînent pas seulement des problèmes de santé et des jours d'absence, mais aussi des départs de personnel. «Les investissements dans la formation des jeunes collègues ne peuvent ainsi pas porter leurs fruits», déclare René Zürcher. «C'est aussi pour cette raison qu'il faut des conditions de travail plus attrayantes.»

La délégation a également évoqué les tours de service qui se terminent tôt le matin des jours de congé, ce qui nuit à la conciliation entre vie professionnelle et vie privée. Il est souhaité que les fins de services se fassent plus tôt avant les congés.

Claudio Pellettieri s'est montré ouvert à la recherche de bonnes solutions et a promis une réponse écrite jusqu'à fin août (soit au-delà du bouclage de cette édition).

SWISS

Des succès grâce à la persévérance

Au premier semestre 2024, Swiss affiche de fait un excellent résultat. Malgré cela, la direction actuelle se montre singulière, même lorsqu'il s'agit d'améliorations urgentes.

Ces derniers mois, SEV-GATA a tout de même pu obtenir quelques succès syndicaux après des interventions et des négociations :

- Allocation Fuel tank: actuellement, 51 collaborateurs reçoivent une allocation de 50 CHF/mois. Ce n'est que grâce à l'intervention de SEV-GATA qu'un accord a été trouvé pour qu'une indemnisation soit accordée aux collègues qui exercent cette activité exigeante.

- Corrections salariales: dans le cadre du suivi des «dispositions d'exécution des modèles salariaux», des augmentations de salaire ont été accordées à six collègues des secteurs S/TC à partir du 1^{er} juillet 2024, sur la base des contrôles demandés (coûts supplémentaires pour Swiss de 24 000 CHF/an au total).

- «Indemnités pour l'étranger»: grâce aux informations de ses membres, SEV-GATA a pu constater que Swiss, en violation des droits syndicaux à l'information et avec menace de licenciement (congé-modification avec résiliation automatique en cas de non-signature), réduisait l'indemnisation des séjours à l'étranger pour un groupe spécifique de telle manière que plus d'un mois de salaire complet était perdu. Une solution équivalente a maintenant pu être obtenue, ainsi qu'une offre d'emploi pour les personnes concernées.

Les préparatifs pour les négociations salariales 2025 ont commencé. Swiss peut se permettre des augmentations de salaire décentes. Les négociations infructueuses de 2024 chez Swiss et Swissport ZH nous apprennent que, si nécessaire, une forte résistance collective est nécessaire pour obtenir ce qui est dû. Une chance pour le nouveau CEO de Swiss d'apporter la preuve par l'acte d'un partenariat social équitable. SEV-GATA est prêt!

Philipp Hadorn, président de SEV-GATA, la division aérienne du SEV & secrétaire syndical SEV.

«Un résultat solide»

Swiss International Air Lines a clôturé le premier semestre 2024 sur un bénéfice d'exploitation de 264,2 millions de francs suisses. C'est environ 22% de moins qu'au cours des six premiers mois de l'année record 2023, bien que les produits d'exploitation de 2,7 milliards de francs suisses pour la période de janvier à juin 2024 aient été supérieurs de 5,5% à ceux de la même période de l'année précédente.

Swiss parle d'un «résultat solide» et voit notamment deux raisons au recul du bénéfice: «d'une part, le marché est revenu à la normale étant donné que la pénurie de capacités qui limitait encore fortement la production de l'industrie en 2023 s'est nettement atténuée; d'autre part, les coûts ont augmenté, compte tenu notamment du relèvement des salaires, des taxes et de la hausse des dépenses liées à l'entretien courant de la flotte. La compagnie a par ailleurs réalisé des investissements ciblés dans ses produits et services», explique Swiss. *Markus Fischer*

NOUVEAU AU SEV

«C'est bien de pouvoir faire bouger les choses»



Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Le jour de la fête des travailleuses et travailleurs, le 1^{er} mai de cette année, il a commencé son travail au SEV: Marcel Burmeister est depuis bientôt quatre mois le secrétaire syndical responsable des collègues du BLS et de la Société de navigation sur le lac de Biemme BSG, et fait aussi partie du centre de compétences Salaires.

Le travail syndical ne lui était pas étranger: après des études d'histoire à Berne et divers jobs d'étudiant, Marcel a travaillé quatre ans et demi chez Unia région Suisse orientale-Grisons en tant que secrétaire syndical de la branche électrique et, plus tard, également comme coordinateur du secteur des arts et métiers. «Il y a bien sûr quelques différences entre Unia et le SEV mais, dans le travail syndical, il y a de très nombreux points communs en ce qui concerne les objectifs et les moyens d'y parvenir», est convaincu ce jeune homme de 36 ans originaire de Suisse orientale.

Marcel a déjà pu se familiariser avec le SEV par des contacts lors de formations continues ainsi que dans le cadre de son activité au comité directeur de l'Union syndicale thurgovienne. Le désir de relever un nouveau défi ainsi que le souhait de sa famille de revenir à Berne après avoir quitté Kreuzlingen l'ont finalement incité à postuler pour le poste de secrétaire syndical mis au concours au SEV. «La structure de milice du

SEV est très remarquable - il y a beaucoup d'activité et de motivation de la part des collègues de la base, ce qui me motive aussi», remarque Marcel. La structure «de bas en haut» est aussi ce qui caractérise le SEV. «Ce sont les membres qui décident; nous pouvons les accompagner et les activer».

En tant qu'interlocuteur des collègues du BLS, la deuxième plus grande entreprise de transports publics de Suisse, Marcel rencontre un environnement très hétérogène, composé de nombreux groupes professionnels, de l'administration au constructeur de voies ferrées. C'est cette diversité qui lui plaît dans son travail. «C'est agréable de pouvoir faire bouger les choses, en particulier avec ma collègue Katrin (Leuenberger). J'aime l'échange et la collaboration», souligne-t-il.

Les débuts n'ont pas non plus été faciles pour Marcel, qui a dû se familiariser avec un nouveau secteur et la thématique de la LDT. «Je me suis bien adapté, mais je dois encore mieux appréhender le monde ferroviaire et surtout ressentir davantage les réalités de nos membres lors des entretiens», reconnaît-il. Il est conscient que, sans les syndicats dans l'entreprise, beaucoup moins aurait obtenu pour les travailleurs et qu'ils jouent aujourd'hui encore un rôle central dans l'adaptation permanente des conditions d'embauche aux nouvelles évolutions, ce qui le motive dans son travail quotidien.

Marcel Burmeister vit à Berne avec sa femme et ses deux enfants depuis juillet. Il aime passer son temps libre dans, au bord ou sur l'eau.

PUBLICITÉ



MOVENDO

Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften
L'Institut de formation des syndicats
L'Istituto di formazione dei sindacati

**Jetzt weiterbilden?
Aber sicher!**

**La formation continue
maintenant et plus que
jamais !**

Greenwashing et écologie politique
12.+13.09.2024, Chexbres – F2.1.2405

Horaires irréguliers : comment rester en forme ? – asa –
28.10.2024, Morges, F2.5.2404

**Concilier sa fonction de proche aidant-e et sa vie
professionnelle**
11.+12.10.2024, Lavey les Bains, F2.5.2415

**Webinaire : Regards croisés sur le monde –
Mouvements syndicaux internationaux**
**Webinarreihe: Blick über den Tellerrand –
Gewerkschaftsbewegungen international**
09.09.2024, 24.10.2024, 29.01.2025, Zoom

Menschenhandel in der Schweiz
26.10.2024, online per Zoom, D5.1.2401

Kreatives Schreiben
8.+15.11.2024, Wallisellen, D2.6.2424

Wirtschaftspolitik für Arbeitnehmende
18.11.2024, Bern, D2.1.2405

movendo.ch



Journée de formation Jeunesse :
Finances, ça va ?

**« Les finances, c'est
un sujet ennuyeux ? »**

**« La prévoyance ?
Je peux encore le faire
quand je suis plus âgé ... »**



Pendant cette journée de formation, tu apprendras tout ce dont tu as besoin concernant la prévoyance professionnelle, les assurances, les impôts et bien d'autres choses. A l'aide d'exemples tirés de la pratique et de nombreuses discussions, nous approfondirons ce thème qui peut paraître rébarbatif.

Nous te montrerons les pièges et comment les éviter.

Par ailleurs, ce sera également l'occasion de rencontrer d'autres collègues travaillant dans les transports publics.

Direction du cours :
Sia Pollari (SEV)
Stefanie Furst (SEV, secrétaire syndicale responsable de la jeunesse)

Date: Ve, 8.11.2024
Heures: 09h30 à 15h30 (y compris repas de midi)
Où: Bern, Secrétariat central SEV

Principalement en allemand avec traduction simultanée en français (italien sur demande)

Public cible : Membres du SEV jusqu'à 30 ans

Inscription :



www.sev-online.ch/fr/le-sev/les-jeunes/journee-de-la-jeunesse-sev

4^E ENQUÊTE SANTÉ BUS

**N'oubliez pas de remplir
le questionnaire « santé »!**

SEV. Comme indiqué dans nos dernières éditions, Unisanté, centre universitaire de médecine générale et de santé publique lié à l'Université de Lausanne, mène depuis juin une étude pour mieux comprendre les conditions de travail des conducteur-trices de bus et leurs répercussions sur la santé.

Si vous avez oublié de remplir le questionnaire ou si vous avez raté l'info, pas de panique, mais votre participation est primordiale.

 Pour remplir le questionnaire, scanne le QR Code ci-contre ou va sur le site: <https://trapheac.ch>

Cette enquête fait suite aux trois dernières réalisées par le SEV. Avec cette nouvelle étude, nous aurons des données beaucoup plus précises sur les causes possibles des maladies et nous pourrions identifier les problèmes professionnels les plus préoccupants.



TRAPHEAC
Transport Personnel Health Cohort Study

unisanté
Centre universitaire de médecine générale et de santé publique

**ÉTUDE CONDITIONS DE TRAVAIL
DES CONDUCTEURS DE BUS**

TRAPHEAC CHERCHE À COMPRENDRE LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTRICES ET CONDUCTEURS DE BUS EN SUISSE.

Si vous avez travaillé dans le transport public pendant au moins un an, vous pouvez participer en répondant à des questions en ligne sur votre travail et votre santé, même si vous n'êtes plus conducteur actif.

Visitez notre site trapheac.ch et cliquez sur **Je participe**

Il vous suffira de remplir quelques questionnaires en ligne, un long au début, puis un court questionnaire de suivi tous les 6 à 12 mois. Cette étude vise à mieux connaître les conditions de travail dans votre métier et comment elles peuvent influencer la santé.

Pour des questions, contactez-nous à trapheac@unisante.ch

PV VALAIS

Sortie annuelle
à Saint-Gingolph

Raymonde et Jean-Maurice Monay, organisateurs.

Peter Rolli. La sortie annuelle de la section à Saint-Gingolph, proche de la frontière à la France, le 26 juin 2024, a attiré beaucoup de membres venant de Domodossola en passant par le Haut-Valais et bien sur le Bas-Valais.

La petite ville idyllique de Saint-Gingolph dans le Bas-Valais au bord du lac Léman se situe à 386 mètres sur mer et à 10 km par air de Montreux qui est aussi joignable en bateau. Le village était déjà habité à l'époque romaine et soumise à l'abbaye d'Abondance depuis le 12^e siècle. Le village et toute la région fut envahi par les Valaisans et les Bernois en 1536. La région vivait principalement de la pêche.

La partie récréative de notre sortie a eu lieu dans une salle polyvalente moderne et des discussions engagées ont déjà eu lieu pendant l'apéritif. Les participants se mélangèrent sans cesse et la barrière linguistique n'existait tout simplement pas. Le repas fut pris au même endroit et était composé d'un buffet de salade et de grands plats de diverses viandes froides. Un magnifique buffet de dessert couronna le tout.

Notre fidèle traiteur depuis des années Hilaire Pierroz nous a à nouveau surpris avec ces divers plats succulents que ce soit pour les yeux ou pour notre palet. L'après-midi s'est donc passé devant ce buffet et fut égayé par beaucoup de discussions et de rires et passa à une vitesse grand V. À la fin de la journée, un café, accompagné de spécialités bien valaisannes, fut encore servi.

Le comité remercie tous les participants pour leur forte présence ainsi que l'omniprésente bonne humeur. Un grand merci aussi aux organisateurs de cette magnifique journée.

Nous souhaitons à tous une bonne fin d'été et espérons vous revoir à la sortie familiale « raclette » le jeudi 12 septembre 2024 à Ardon.

Nos prochaines rencontres : 12 septembre, Ardon; 3 décembre, fête de Noël à Martigny; 12 décembre, fête de Noël à Brigue.

Galerie de photos sur notre site web.sev-pv.ch/sektionen/wallis-valais

ZPV

La ZPV –
toujours là
pour vous
rafraîchir

Susanne Kratzer. À travers toute la Suisse, les membres de la sous-fédération du personnel des trains ZPV reçoivent actuellement une petite attention rafraîchissante.

Ce petit présent est généralement déposé dans les locaux du personnel, parfois aussi près des casiers dans les vestiaires des membres. Il s'agit de l'action de distribution d'eau offerte par la ZPV. Justement maintenant où les températures élevées représentent pour les assistants-clientèle un réel défi sur le plan de la santé ainsi qu'une rude épreuve lorsque l'on doit travailler dans des voitures à la clima-

tisation défectueuse, dehors sous un soleil brûlant ou dans les halls de gare surchauffés, il est extrêmement important de boire suffisamment afin de rester en bonne santé.

Par cette action de distribution d'eau, la ZPV adresse ses remerciements à ses membres pour leur fidélité envers le SEV et la ZPV, et propose à tous un agréable rafraîchissement durant les mois d'été torrides.

Un tout grand merci aux comités de sections qui ont apporté leur aide pour réaliser cette action de distribution et qui s'engagent pour le bien-être de nos membres.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV, COMITÉ CENTRAL

Actions membres

Service de presse ZPV. Lors des dernières semaines, il y a eu plusieurs journées nationales de présence du SEV dans la surface organisées en collaboration avec des sections de diverses sous-fédérations. Ainsi à Brigue on a pu déguster le 10 juin de délicieux hot-dogs et popcorn. Ensuite le SEV était sur le terrain à Lucerne le 13 juin, où la manifestation a eu bon écho avec la distribution de hot-dogs, de café et de gâteaux. Le 21 juin, l'offensive de recrutement s'est déployée à Lausanne et le 24 juin à Bâle. Sous la houlette de la ZPV, il n'y a maintenant plus qu'une action prévue, date que l'on peut volontiers noter : le 12 septembre à Coire se déroulera une action de distribution « pommes et thé glacé ».

Apprenants

À l'occasion de la discussion sur les priorités avec les CFF, la ZPV est intervenue concernant les apprenants de Genève qui ont leur lieu de formation à Renens et qui ont dû suivre le cours de base sur la sécurité à Winterthur, ce qui leur a donné un temps de travail de plus de 12 heures. Le temps de travail qui dépasse les 12 heures (soit 12 minutes) a été compté à 125 % suite à notre intervention et dès le mois d'août le cours se déroulera à Morat, au centre du Loewenberg. En outre la ZPV continue de s'opposer aux contrôles finaux dans les trains qui doivent être effectués sur une voie de garage après un trajet d'évacuation, à cause du manque de place dans les gares. Les trajets en bus mis en place dans le cadre d'un chantier donnent toujours lieu à des discussions car ils ne sont pas planifiés correctement dans Sopre. Parfois les heures de trajet en bus y sont enregistrées n'importe comment et ce qui ne convient pas doit être ajusté. Pour un décompte correct conformément aux prescriptions de la LDT

nous attendons ici une planification adéquate.

Violence dans les trains

La problématique « violence dans les trains » est revenue dans les discussions à plusieurs reprises durant ces derniers mois. Il sera à l'avenir absolument nécessaire d'avoir plus de présence et de possibilités d'intervention de la police des transports, afin de pouvoir garantir la sécurité du personnel et des voyageurs. Ici la ZPV pose des revendications claires à l'attention des CFF, les choses ne peuvent pas continuer ainsi ! Il est étonnant que beaucoup d'annonces ESQ soient écrites concernant des actes de violence mais que pourtant il n'y ait pas beaucoup de résultats au niveau des plaintes qui devraient être en fait déposées d'office par les CFF à l'attention des instances compétentes. On peut se demander ce qui se passe véritablement entre les annonces ESQ et les plaintes déposées et pourquoi cette différence, nous attendons une réponse des CFF. A l'automne, de premiers tests en conditions réelles seront effectués avec le nouveau processus de départ qui tient compte des besoins de la clientèle (KOA). La ZPV se fait beaucoup de souci en ce qui concerne la sécurité, d'autant plus que les mécaniciens de locs n'ont pas de vue d'ensemble suffisante avec les caméras du côté extérieur du véhicule. D'autres points en suspens sont entre autres la durée de halte minimum et les rames automotrices étrangères. Au vu des divers retours des sections, les réglementations au sujet des connaissances de langues exigées dans divers sites ont été redéfinies, afin qu'il y ait des conditions d'engagement plus claires et surtout uniformes à ce propos.

Les commissions

Les commissions rapportent que

la ZPV recherche toujours des femmes et des migrants pour les commissions respectives. Les personnes intéressées peuvent s'annoncer auprès de info@zpv.ch. Voici deux dates à noter : la journée de la migration le 27 septembre à Olten et la journée des femmes le 15 novembre à Berne. La commission de jeunesse s'est fixé pour mission de se donner une nouvelle impulsion.

RhB : le 7 mai 2024 s'est déroulée la séance du comité régional à Bergün. On a discuté de divers objets mais on n'a pas envoyé de mail au team de direction ou à d'autres postes du RhB.

CoPe AC surface : Thomas Walther a été encore une fois remercié lors de sa dernière séance de la commission centrale pour son grand engagement pendant les derniers 15 ans et demi durant lesquels il a présidé la CoPe AC surface. René Furrer a été élu en tant que président de la CoPe surface lors de la séance constitutive de la CoPe AC surface, et Ruedi Baumann est vice-président. La ZPV les félicite cordialement pour leur élection. Ils se préoccupent entre autres des thèmes de la succession des tablettes et des problèmes pour monter soi-même dans le train avec une chaise roulante, en particulier dans les IC2020 et les IC2000 qui présentent des difficultés pour les personnes en situation de handicap en raison des différences de niveaux entre les bords supérieurs des perrons et les voies.

Lors de la séance du comité SEV on a appris que Lucie Waser (responsable des femmes du SEV) et Claude Meier (secrétaire syndical SEV à St-Gall) quittent le SEV à fin juillet. Besa Mahmuti est la nouvelle responsable de la commission de migration. Et pour terminer encore une date importante à réserver dans nos agendas : le 21 septembre se déroulera la manifestation sur les salaires à Berne.



Assemblée Romande VPT 2024

Le 16 novembre 2024 à 10h00
Salle des fêtes de Saint-Léonard
(chemin de Saint-Léonard 1, 1700 Fribourg)

Assemblée et allocution de nos invités :

- Pierre-Alain Perritaz, Président du jour
- Gilbert d'Alessandro, Président de la VPT
- Fritz Hänni, Président SEV-VPT-TPF
- Matthias Hartwich, Président SEV
- Valérie Boillat, Vice-Présidente SEV
- Pablo Guarino, Secrétaire syndical

Cette assemblée sera suivie d'un apéritif et d'un repas.



Journée de la migration 2024

Pour une participation
à la vie politique & sociale,
ainsi que l'égalité des
chances au travail

Vendredi 27 septembre 2024,
9h00 – 16h30
hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Qui peut participer ?

- Tous les migrants et migrantes intéressés (aussi les non-membres SEV)
- Tous les membres SEV intéressés
- Soutenir l'initiative pour la démocratie, « Pour un droit fondamental à la naturalisation »
- « le travail temporaire » et « les frontaliers », un enjeu syndical.

Inscription online :



SEV Commission de migration :

SEV Secrétariat central
Steinerstrasse 35
3000 Berne 6

migration@sev-online.ch

Commissions-SEV

21. 9. Manifestation à Berne

Sécurité et salaires équitables.
Nous nous retrouverons à 13h30 pour une grande manif syndicale sur la Schützenmatte, à côté de la gare de Berne. Arrivée à 15h à la Place fédérale avec discours et concerts. Nous demandons plus de sécurité pour le personnel des transports et l'abandon des mesures d'économie dans le trafic régional de voyageurs.

27. 9. Commission migration SEV

Journée de la migration SEV.
9h00 – 16h30, hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten. Les coûts de la journée sont pris en charge par le SEV. Langues: D, F, I avec trad simultanée. « Pour une participation à la vie politique & sociale, ainsi que l'égalité des chances au travail ». Thèmes abordés: Soutien à l'initiative démocratique « pour une citoyenneté moderne »; le travail temporaire et les frontaliers, un enjeu syndical.
Pour tous les migrant-es et membres SEV intéressés. Inscription sous: sev-online.ch/fr/le-sev/migration.

15. 11. Commission femmes SEV

Journée de formation des femmes SEV. Hôtel Bern – Berne
« Situation sur la réforme des rentes et impact sur ma vie ». Conférence de Gabriela Medici (USS): La réforme actuelle des retraites. Après-midi: cinq thèmes du workshop. Notamment "Influence de la carrière professionnelle des femmes sur leur retraite"; "Retirer le capital du 2^e pilier (caisse de pension): avantages et inconvénients pour la retraite"; "Et si la rente ne suffisait pas?". Traduction simultanée français-allemand.
linfos: sev-online.ch/fr/le-sev/femmes/

Retraité·es

5. 9. PV Vaud

Journée de marche.

Marche dans les Tourbières des Ponts de Martel (NE)
Rendez-vous: 08.00 Hall central de la gare de Lausanne. Horaire aller: Lausanne dép.: 08.15 V 5 / Neuchâtel arr.: 08.56 V 5 / Neuchâtel dép.: 09.37 (bus / dvt la gare) / Ponts de Martel arr.: 10.11 (bus)
Marche et équipement. Environ 1 heure et demie pour 5 km sur des pontons et dans chemins avec copeaux de bois. Bonnes chaussures de marche et équipement pour la pluie, si nécessaire. Repas (entre 12.30 et 13.00) À La Maison de la Tourbière / Menu du jour à frs 20.-- (Boisson non comprise). Encaissement sur place.
Horaire retour Ponts de Martel dép.: 15.41 (bus) / Neuchâtel arr.: 16.19 (bus) / Neuchâtel dép.: 16.34 V 3 / Yverdon arr.: 16.52 V 2 / Yverdon dép.: 17.00 V 2 / Lausanne arr.: 17.34 V 6.

Remarque importante: chaque personne est responsable de l'achat de son titre de transport du lieu de son domicile jusqu'au Ponts de Martel et retour.

Renseignements et inscription jusqu'au vendredi 30 août 2024
Chez Dominique Tissières, tél. 079 176 77 16 ou domi.tissieres@bluewin.ch
Dominique Tissières

11. 9. PV Neuchâtel

Pique-nique à la Sagne.

Sortie d'automne à la Buvette du FC La Sagne qui se trouve à 20 minutes à pied de la gare. Transport organisé dès la gare de la Sagne pour les personnes à mobilité réduite. Chaque participant apporte son pique-nique. Apéritif, soupe au pois et café offerts. Autres boissons à prix modérés.
Neuchâtel dép. 10.29, .
La Chaux-de-Fonds dép. 11.04.
Renseignements et inscriptions: .
032 846 10 30 ou .
marcel.bochud@bluewin.ch

11. 9. PV Fribourg

Soupe de chalet au Gros-Prarays sur les Monts de Marsens.

Les organisateurs sont heureux de vous accueillir à la traditionnelle soupe de chalet. L'accès est assuré par bus TPF pour Marsens, départ de Fribourg à 11h08, arrivée à Marsens à 11h55. Le retour de Marsens est fixé à 16h18 ou à 17h00, avec arrivée à Fribourg à 17h00 ou à 17h52.

Les participants en transports publics avisent l'organisateur pour organiser le transport depuis l'arrêt de Marsens (boucherie).
La soupe de chalet et les cafés sont offerts. Les desserts sont les bienvenus, merci d'avance!
Boissons à disposition sur place à prix raisonnables. La rencontre a lieu par n'importe quel temps.

Pour les besoins d'organisation, nous vous prions instamment d'annoncer votre participation, avec votre conjointe/conjoint/partenaire, et vos amis bienvenus en précisant les noms et prénoms à l'organisateur, Jean-Paul Hadorn, portable 079 946 75 42 ou par mail à l'adresse jphadorn@hotmail.com jusqu'au vendredi 6 septembre à 12h00.
Venez nombreuses et nombreux!

12. 9. PV Valais

Rencontre des membres.

Nous vous donnons rendez-vous dès 11h à la gare d'Ardon. À cette occasion, le repas (raclette) incluant les boissons vous sera proposé au prix imbattable de Frs. 20.- par personne. Délai d'inscription: Jusqu'au 8 septembre chez Walti Schmid par téléphone (079 872 38 37) ou par email (pv.vs@bluewin.ch).
Prochaine manifestation: La fête de

noël à Martigny aura lieu le 3 décembre 2024 à la salle communale de Martigny. Des informations détaillées vous seront communiquées dans l'édition du journal SEV du mois de novembre.
Meilleures salutations. *Votre comité*

12. 9. PV Jura

Sortie officielle de la section au chalet du ski club de Rebeuvelier.

Apéro, diner, café offert par la section. Les boissons sont à disposition sur place.
Pour les marcheurs rendez-vous gare de Delémont à 9h10, bus pour Vicques dép. 9h22
Arrivée 9h33, marche Vicques–Rebeuvelier chalet.
Pour les non marcheurs rendez-vous au chalet dès 11h45. Pour ceux qui viennent avec le car postal, Delémont dép. 11h46, arrivée du bus à Rebeuvelier poste à 12h05.
Un service de voiture peut venir vous attendre à l'arrivée du bus sur demande.
Vous êtes toutes et tous les bienvenus. Pour faciliter l'organisation, prière de vous inscrire jusqu'au lundi soir 9 septembre auprès de Benoit Koller, par WhatsApp ou au natel: 079 810 51 94 ou par E-mail: kollerben@bluewin.ch

20. 9. PV Biel/Bienne

Assemblée des membres.

A 14h, Restaurant Bahnhof, Brügg BE
Des sujets importants sont au programme. Sous la direction du président, nous traiterons les points statutaires de l'ordre du jour. Il s'agira notamment d'adapter le règlement de gestion de la section datant de 2014 et d'élire les membres du comité pour la législature 2025 - 2028, une coprésidence étant prévue.

Roland Schwager, de la ZP-PV, nous fournira les informations nécessaires sur les questions politiques et syndicales brûlantes. Pouvons-nous continuer à faire confiance aux compétences comptables de la Confédération à l'avenir? Pourquoi les frais de REKA ont-ils été augmentés? Nous accueillons aussi volontiers les partenaires des membres SEV PV à nos manifestations. *Le comité*

17. 10. PV Vaud

Course à Chamonix.

La course de la section SEV PV Vaud aura lieu le jeudi 17 octobre 2024. Nous visiterons la station de **Chamonix**. Nous voyagerons en train de Lausanne à Chamonix-Mont Blanc.
Pour un forfait de 55.– francs, nous visiterons le village avec un petit train panoramique, un repas nous sera servi avec apéro, entrée, plat principal (boissons comprises), dessert et café. Important: Le billet de groupe de Vallorcine (F) à Chamonix-Mont-Blanc et retour est compris dans le forfait. ATTENTION! Chaque participant est responsable de prendre son titre de transport de son domicile à Le Châtelard Frontière (CH) et retour.
Horaire aller: Lausanne dép.: 07.50 / Martigny arr.: 08.42 / Martigny dép.: 09.07 / Vallorcine (changement): 09.56-10.10 / Chamonix arr.: 10.45.
Horaire retour: Chamonix dép.: 15.28 / Vallorcine (changement): 16.01-16.10 / Martigny arr.: 17.01 / Martigny dép.: 17.15 / Lausanne arr.: 18.10.
Délais d'inscription au 15 septembre 2024 (Impératif pour résa groupe auprès de la SNCF).
Renseignements et inscriptions auprès de Dominique Tissières au 079 176 77 16 ou domi.tissieres@bluewin.ch
Au plaisir de vous rencontrer nombreux.
Dominique Tissières

Agenda 10/24



DÉCÈS

Flaction Francine; 1956; Sekretärin, Vallorbe, PV Vaud.

Peitrequin René; 1929; inconnu, Villars-Bramard, VPT TL.

Studer Gérard; 1938; Chef monteur, Delémont, PV Jura.

Wahler Jean-Louis; 1929; Chef de manoeuvre, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Zesiger Margaretha; 1933; veuve de Hermann, Lyss, PV Biel-Bienne.

En raison de la nouvelle loi sur la protection des données, les noms de personnes décédées ne seront plus publiés automatiquement. Si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, mais qu'il ne l'a pas été jusqu'à présent, envoyez un e-mail à: journal@sev-online.ch

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les trois semaines. **ISSN** 2624-7828
Tirage: 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMP au 10 octobre 2023
Editeur: SEV, www.sev-online.ch
Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wylder
Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57

Abonnements et changements d'adresse: mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–.

Annances: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-press: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 20 septembre 2024.

Le délai pour les annonces est fixé au mardi 10 septembre à midi, celui de l'agenda au 9 septembre à midi.

CONDITIONS DE TRAVAIL EN MER

La Suisse, «pays de croisières?» : coup de projecteur



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

La Suisse est le leader des croisières en Europe. Malheureusement, elles n'ont pas la cote pour des questions écologiques, en raison des conditions de travail pour les équipages et parce que la réglementation de branche est inadaptee. Cet article se fonde sur une étude de l'ONG suisse alémanique «Fairunterwegs» pour des voyages équitables. Elle fait ressortir des points cruciaux sur l'industrie sur notre territoire.

La Suisse, un pays de croisières? Cela ne fait pas forcément partie de notre identité nationale où apparaissent plutôt chocolat, horlogerie et massifs montagneux... Toutefois, les croisières sont de plus en plus appréciées par monsieur et madame Tout le monde: la tendance est à la hausse. Presque 150 000 résidents choisissent cette forme de vacances et dépensent quelque 1500 francs par année naviguer autour du monde, soit 235 millions de francs. Avec 42 bateaux, 35 000 collaboratrices et collaborateurs maritimes et des émissions de CO₂ de plus de 2 millions de tonnes par an, la Suisse est leader en Europe. La

flotte de croisière de l'Allemagne, quant à elle, compte 31 navires seulement, tandis que celle de la Grande-Bretagne n'en compte que 27. Par rapport aux pays maritimes classiques comme les Pays-Bas ou la Suède, les Suisses sont deux fois plus nombreux à faire une croisière et ils dépensent deux fois plus que les Européens en moyenne.

En Suisse, l'industrie des croisières se répartit sur cinq compagnies qui ont leur siège dans le pays et se partagent les 42 navires de croisière. Les plus grandes compagnies sont MSC Croisiers (23 bateaux), Viking Ocean Croisiers (11 bateaux) et Scenic Luxury Croisiers & Tours Croisiers (5 bateaux). Ces chiffres font miroiter des milliards... Trois compagnies suisses se situent dans la catégorie de luxe, une dans le tourisme de masse et plusieurs d'entre elles se mettent en avant avec des arguments d'écologie et de durabilité.

Toutefois, avec ou sans promesse en ce sens, les croisières sont dévastatrices pour l'environnement et le climat. Les Suisses génèrent à eux seuls des émissions de CO₂ d'environ 2 tonnes par an, par personne et par voyage. Si l'on fait le calcul, cela équivaut à 300 000 tonnes de CO₂ par an, ce qui correspond à 1 % de la totalité des émissions de CO₂ sur tout le sol national.

Qu'en est-il des conditions de travail des équipages?

Dures journées de travail, peu de loisirs

Certaines séries télévisées comme *La vie à bord* ou *La croisière s'amuse* suggèrent que celui ou celle qui travaille sur un bateau de croisière a «déchiré le gros lot». En réalité, une journée de travail sur un bateau de croisière peut s'avérer dure et souvent injuste. Selon les recherches de «Fairunterwegs», rien n'indique que les conditions sur les navires de croisière suisses diffèrent sensiblement de celles des autres compagnies maritimes. Le juriste Mark Pieth et la juriste Kathrin Betz ont publié ensemble en 2022 un livre intitulé «Seefahrtsnation Schweiz» (*La Suisse nation maritime*, n'existe qu'en allemand, ndlr). Ils écrivent: «Selon notre expérience, les personnes qui travaillent sur les navires sont intéressées à travailler beaucoup lorsqu'elles sont à bord. [...] Les possibilités de profiter de loisirs et d'une vie de famille sont très restreintes. Toutefois, il y a des limites à ne pas dépasser. [...] Souvent, les gens sont payés uniquement lorsqu'ils sont sur les bateaux et pas pendant leurs congés sur la terre ferme.»

Des études montrent que la grande pression subie durant le service et l'im-

possibilité de se distancer du travail ni du lieu de travail mettent en danger la santé des équipages. Selon le syndicat des marins Nautilus International, les couchettes communes des employés sont souvent très étroites et également très bruyantes, car situées à proximité du moteur et généralement sous le niveau de l'eau. Une autre étude (*An investigation of air pollution on the decks of 4 cruise ships* (2019), de Ryan David Kennedy, de la Johns Hopkins University) montre que les travailleurs sur le pont des navires de croisière sont également exposés à des niveaux élevés de particules fines.

Réglementation inadaptee

La convention du travail maritime (Maritime Labour Convention MLC) fixe des standards pour la protection des gens de mer dans ce secteur de travail international où tout était pratiquement dérégulé auparavant. Elle a été signée par 93 pays, dont la Suisse. Toutefois, ces standards sont très malléables: ainsi en conditions normales, une journée de travail est de 8 heures, mais dans des cas d'exception, elle peut s'étendre jusqu'à 14 heures au maximum, et jusqu'à 72 heures par semaine.

Divers rapports de membres d'équipages attestent cependant que l'application de ces règles est souvent arbi-

traire. Trois raisons pour cela: des syndicats parfois faibles dans les pays d'origine des salarié-es, des contrats en chaîne internationaux et des compétences juridiques différentes qui dépendent du pavillon sous lequel le navire navigue. Le siège suisse de la compagnie maritime n'est ainsi pas déterminant. D'ailleurs, pas un seul bateau de croisière ne navigue sous pavillon suisse.

Contrôles difficiles, manque de surveillance

Contrôler le respect des normes sociales et environnementales sur les navires de croisière est un défi pour la Suisse, car notre pays se situe loin de la mer. C'est pourquoi il faut agir sur le plan de la responsabilité d'entreprise: les compagnies de croisière doivent être contraintes de veiller à ce que leurs filiales ou les parties de leur entreprise respectent les droits humains et les normes environnementales. Une autorité de surveillance indépendante pourrait être chargée de contrôler cela et les personnes concernées auraient la possibilité de déposer une plainte en cas de violation de la loi en Suisse. Tant que le Conseil fédéral et le Parlement n'agissent pas, la Suisse, pays de croisières, restera en bas de l'échelle en matière de droits humains et de protection de l'environnement.



NÉNUPHAR SOUS LA PLUIE

Anja Meierhans

Il pleut en ce jour de printemps au Borde Hill Garden, dans le sud de l'Angleterre. Mon regard se pose sur un seul nénuphar, sur lequel les gouttes de pluie perlent doucement. La

pluie change tout. J'ai appris que la lumière sous la pluie est idéale pour prendre des photos. La pluie purifie. Elle apporte de la clarté et renforce les contrastes. Anja Meierhans est

collaboratrice administrative au SEV. Sous son nom «Annie Mary», elle photographie depuis bientôt 40 ans de manière passionnée et intuitive, surtout des fleurs et des paysages.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Pourquoi la section RPV Genève a-t-elle déposé une pétition ?

- Elle veut que Genève soit rattaché à la Savoie.
- Pour que le FC Servette soit champion cette année.
- Tours de service très irréguliers, nombreux malades pour cause d'épuisement et salle de pause inadaptée.

2. Les syndicats s'opposent à la réforme LPP car...

- de nombreux assurés devront payer plus et recevront moins au final.
- elle veut faire passer la retraite pour toutes et tous à 70 ans.
- les prévisions météorologiques ne sont pas fiables.

3. Il faut noter le 21 septembre dans votre agenda car...

- c'est le jour de l'élection américaine.
- c'est la date où la France connaîtra le nom de son ou sa Premier.e Ministre.
- c'est la date de la manif' syndicale à Berne pour de meilleurs salaires, pour la sécurité du personnel des TP et contre les coupes dans le TRV.

4. Pour Rebecca Benz, que représente Schiller ?

- Son poète et écrivain allemand préféré.
- Son bateau à vapeur attiré qu'elle pilote sur le lac des Quatre cantons.
- Une entreprise de technologie médicale suisse (défibrillateur cardiaque).

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 10 septembre 2024**.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur internet: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N°9 /2024: b/a/b/c

C'est **Arthur Ritzmann**, Zwingen, membre de la PV Bâle qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Rebecca Benz, capitaine SGV

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Elle ne rêvait pas de devenir capitaine. Pourtant, Rebecca Benz a trouvé le job de ses rêves sur les bateaux, dans un domaine typiquement masculin, car on ne rencontre que très peu de capitaines femmes sur nos lacs suisses.

Rebecca est aujourd'hui sur le fleuron de la Compagnie maritime du lac des Quatre-Cantons (SGV) : le bateau à vapeur « Stadt Luzern ». En tant que deuxième capitaine sur ce grand navire, elle apporte son soutien à Roger Maurer, caissier central à la commission centrale VPT. En sa qualité de capitaine de bateaux à vapeur, Rebecca peut piloter tous les bateaux du lac des Quatre-Cantons. Son bateau attiré est le très apprécié « Schiller », un bateau à vapeur doté d'un salon classé monument historique. Mais aujourd'hui il reste à quai.

Le chemin qui l'a amenée à la SGV n'était pas tout tracé. Après une formation d'orfèvre, elle a ressenti le désir de s'engager dans le social et a fait un stage dans ce domaine, à l'âge de 25 ans. C'est alors qu'une amie qui travaillait à la SGV est venue vers elle, car l'entreprise recherchait une matelote. Une chose en a entraîné une autre... et voilà que cet été, Rebecca entame sa 23^e saison sur le lac des Quatre-Cantons !

Elle a grimpé les échelons, passage obligé pour tout le monde : de matelote à caissière, elle est devenue ensuite timonière, puis timonière de bateaux à vapeur et enfin, en 2022, la voilà capitaine, le plus haut grade, bien reconnaissable à la casquette blanche qui le caractérise. Elle est la première capitaine féminine à la SGV.

Le rêve avec une composante sociale

« Je ne voudrais pas faire autre chose ! » nous confie Rebecca d'un air convaincu. Elle aime son métier, surtout pour sa diversité. « Aucun jour n'est pareil – la météo est chaque fois différente, tu ne pilotes pas toujours le même bateau, tu empruntes diverses trajectoires et tu as chaque fois d'autres passagers. Tu dois t'impliquer différemment tous les jours dans ton travail. »

Qu'en est-il du besoin de s'engager dans le social ? « En tant que capitaine, j'ai mon propre bateau, je dirige mon propre équipage, je mène des entretiens personnels avec les membres de mon team et j'accompagne les jeunes qui doivent passer des examens. Il ne s'agit donc pas seulement de piloter un bateau, et cela répond à mes aspirations sociales », explique Rebecca. Le travail sur le bateau doit pouvoir reposer sur une

équipe qui fonctionne bien avec des collègues qui s'entraident. « En particulier sur le bateau à vapeur, tu accomplis des manœuvres complexes et tout le monde doit y mettre du sien, du capitaine aux matelots en passant par les machinistes. Si le team est efficace, les passagers le remarquent aussi », poursuit-elle. Sur son *Schiller*, elle travaille avec un super team et reçoit beaucoup de compliments.

En 2007, Rebecca Benz a fait l'école de commerce dans le cadre d'une formation en cours d'emploi. Cela lui est utile pour son travail de bureau à la SGV en hiver. Elle soutient alors le service nautique et a la responsabilité des prescriptions d'exploitation. En hiver, elle couvre surtout les heures de pointe et les jours fériés, ainsi que les absences pour cause de maladie. Elle pilote donc un peu moins.

Le SEV comme une évidence

Dès ses débuts sur les bateaux, Rebecca est devenue membre SEV. « Le syndicat est une bonne chose et tout le monde peut profiter de ce qu'obtient le comité », déclare-t-elle d'un air convaincu. De plus, pour les timoniers, il est indiqué d'être membre SEV, car on bénéficie de l'assistance judiciaire professionnelle et du soutien d'avocats spécialisés si nécessaire, si un accident devait se produire.

Actuellement, Rebecca est simple membre au SEV, elle n'est pas active dans sa section. Avec ses plannings bien chargés (d'avril à octobre elle fait beaucoup d'heures supplémentaires) elle n'a pas le temps d'assumer un mandat supplémentaire. En hiver, elle compense les heures accumulées durant l'été et profite de partir en vacances avec son mari Roger Benz, qui est aussi capitaine à la SGV. « Nous allons chaque année deux semaines en janvier en Allgäu pour faire du ski de fond ou de la raquette à neige. Nous aimons aussi beaucoup séjourner dans les villes », nous explique Rebecca. À part cela, elle va souvent nager, aussi en hiver, et parfois même dans des lacs de montagne ne dépassant pas les 2 degrés. « Cela me donne un bon coup de fouet, une énergie particulière », nous confie-t-elle toute rayonnante.

Elle habite à Lucerne avec son mari, juste derrière le chantier naval. Elle est une référence dans son domaine en tant que capitaine de bateaux à vapeur, une des seules femmes arborant ce titre. « La navigation est un domaine typiquement masculin. En tant que femme, tu reçois beaucoup d'attention de l'extérieur et les retours sont positifs. Toutefois à l'interne, cela représente parfois un défi », conclut Rebecca.



CHANTAL FISCHER

MOBILE

Frida Bünzli

