

## COMITÉ SEV

## Le congrès SEV 2021 repoussé à 2022

**Vivian Bologna** Cette séance du comité SEV avait une saveur particulière en cette période de crise sanitaire. Avec l'interdiction de réunion de plus de 15 personnes, la séance du 29 octobre s'est déroulée en formation réduite.

La tenue du Congrès SEV en 2021 était l'un des points principaux à l'ordre du jour. Faut-il repousser sa tenue car l'incertitude liée au coronavirus est trop grande? Le comité qui avait déjà discuté de la possibilité de repousser le congrès lors de sa séance de septembre a fait un choix de raison, à l'unanimité: il n'y aura pas de congrès l'an prochain. Celui-ci est repoussé au 26 octobre 2022.

La protection de la santé des quelque 400 personnes qui sont présentes lors d'un congrès SEV a prévalu. Le comité SEV a suivi la proposition de la présidence du comité et de la commission de gestion SEV. Un congrès numérique, ou partiellement en ligne, n'est pas entré en ligne de compte. Les possibilités de débats ne sont pas les mêmes qu'en présentiel.

Quelles conséquences ce report a-t-il? La durée des mandats de la présidence du comité, de la direction syndicale SEV et de la Commission de gestion est prolongée.

Cette décision de reporter d'une année n'a guère été prise de gaieté de cœur. Pour atténuer l'amertume, on peut relever que le SEV est l'un des derniers syndicats à organiser un congrès tous les deux ans. La plupart du temps, il a lieu tous les quatre ans en moyenne.

Le Congrès n'est pas le seul événement à passer à la trappe l'an prochain. Le président du SEV Giorgio Tuti a rappelé que les conférences de sections prévues en début d'année ont été annulées. «Si la situation le permet, nous chercherons des dates de remplacement. Néanmoins, en cette période, il est important de maintenir le contact avec les militant-e-s par tous les moyens de communications possibles. Le SEV reste un syndicat où la proximité est fondamentale!»

Le SEV appelle en outre les sections et les sous-fédérations à annuler leurs assemblées tant que la situation sanitaire ne s'est pas améliorée.



Toutes les informations utiles  
sev-online.ch



## SEV-TL

## Les roulants TL s'unissent

**Yves Sancey** Le 20 octobre dernier, une vingtaine de chauffeurs de bus TL affiliés à la section VPT-tl du SEV, ont créé le CAR, le Comité d'Action des Roulants. Pour des raisons sanitaires, la moitié était sur place au Florissant à Renens et les autres en ligne. Le but est de renforcer le comité de section VPT-tl du SEV et de disposer d'un comité élargi organisé par les roulants et pour eux afin d'améliorer leurs conditions de travail. Les chauffeurs sont plus de 800 aux TL (Transports publics lausannois) et le besoin s'est fait sentir d'une meilleure organisation au sein de la section.

Des réunions régulières vont avoir lieu pour organiser spécifiquement les chauffeurs et décider d'actions concrètes qui pourront prendre des formes diverses, comme la présence sur le terrain et l'interpellation de la direction sur des thèmes importants pour les conducteurs. Le CAR aura à sa disposition toute la palette des outils syndicaux pour s'organiser et être entendu.

De la discussion est notamment ressortie l'idée de mettre en place plusieurs commissions qui vont établir des cahiers de revendications, par exemple sur la question de la sécurité ou des problèmes engendrés par les

vélos sur les voies de bus. Ces commissions soumettront leurs conclusions au CAR qui décidera d'entreprendre des démarches, notamment en allant à la rencontre des acteurs concernés. «Les énergies sont les bienvenues!», insiste Pablo Guarino, secrétaire syndical en charge des tl au SEV. Des personnes se sont déjà annoncées pour la commission sur les futures négociations du système de temps de travail des conducteurs ATT.»

Un accent important sera également mis sur la communication à travers les canaux WhatsApp SEV-tl, mail ou sur le terrain. Pour recevoir cette info, un QR Code et un lien sont affichés sur les panneaux SEV dans les locaux TL ou dans les mails.

La prochaine séance aura lieu le 23 novembre. Pour pouvoir participer à la réunion, un lien zoom sera publié sur les canaux d'information. Et la suivante aura lieu le 21 décembre. «Au final, le but c'est d'améliorer le rapport de force face à la direction, de créer encore davantage de solidarité entre les conducteurs et de parler d'une seule voix en améliorant encore notre taux de syndicalisation», résume Pablo Guarino. La première séance a posé le cadre. Maintenant il faut faire vivre le CAR!»



## AVIATION

## Swiss: pas d'économies aux dépens du personnel

**Elisa Lanthaler** La 2e vague de Covid-19 percutée de plein fouet la branche du trafic aérien, bien qu'un grand nombre d'avions restent déjà au sol. «Nous le ressentons dans les négociations en cours qui sont très dures», déclare Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical responsable du dossier Swiss. Les négociations avec la compagnie nationale se sont poursuivies à fin octobre lors d'une ronde supplémentaire. A cette occasion, Swiss a lancé la discussion sur un arsenal de mesures d'adaptation temporaires de la CCT, l'objectif étant de baisser les coûts du personnel de 15 à 20%. La compagnie veut atteindre cet objectif grâce aux fluctuations naturelles et aux retraites anticipées. Mais elle souhaite aussi introduire des mesures d'économies au niveau de la caisse de pensions et du 13e salaire, et envisage des suppressions de postes et une réduction du salaire de base.

«Le personnel est prêt à apporter sa contribution pour surmonter la crise. Mais il est bien clair qu'il y a des limites!», insiste Hadorn. Ainsi la communauté de négociation a exprimé clairement ses conditions pour les contributions à des mesures d'économies envisageables:

- pas de licenciements prononcés pour des motifs économiques pendant la période d'application des réductions budgétaires;
- les mesures doivent être temporaires: elles seront appliquées dès la fin des indemnités de chômage partiel seulement, et jusqu'à ce que l'exploitation aérienne puisse reprendre de l'ampleur, toutefois durant 12 mois max;
- simultanément, SEV-GATA exige un rapport régulier sur les répercussions des économies, des possibilités de remboursement

pour le personnel après la fin de la crise, ainsi qu'une prolongation de 3 ans de la convention collective de travail actuelle.

Les dates des prochaines négociations ont été fixées, SEV-GATA informera régulièrement de l'évolution des discussions. «Nous nous sommes déjà engagés pour un paquet d'aides pour l'aviation ainsi que pour une prolongation du chômage partiel et avons obtenu gain de cause. Et nous continuerons à nous battre!», affirme Philipp Hadorn. Toutefois si, durant cette crise, on devait constater que des bonus seraient versés aux managers de manière complètement disproportionnée, comme cela a été annoncé par la presse, ceci serait absolument inacceptable, poursuit Hadorn. SEV-GATA exige de Swiss de la transparence quant aux montants versés et demande de les présenter ouvertement. Et cas échéant, il se réserve le droit de faire des revendications concrètes.

### Tous les porteurs de mandats confirmés

L'assemblée générale du jubilé s'est déroulée le 23 octobre en respectant de manière stricte les mesures de protection. SEV-GATA a fêté ses 20 ans. Toutes les propositions, adaptations des statuts incluses, ont été acceptées à l'unanimité et l'ensemble des porteuses et porteurs de mandats ont été confirmés pour la période 2021 - 2024. Ce sont pour le comité: Philipp Hadorn (président), Thomas Blum, Andreas Breker, Dominik Fischer, Bert Fuller, Res Marti. Infos et photos sur [www.sev-gata.ch](http://www.sev-gata.ch).

## SEV-TPF

## Bilan de la fusion

**Yves Sancey** Le 15 mai 2019 à Fribourg, les trois sections SEV-TPF - urbains, rail et secteur régional - fusionnaient à l'unanimité pour devenir une section unique. Un an et demi après, il nous a paru opportun de faire le point pour voir si l'objectif d'être plus fort ensemble a été atteint et s'il reste encore des choses à améliorer. Bilan intermédiaire avec son président Fritz Haenni.

**Quel bilan fais-tu de ces presque 18 mois de section unique?**

**Fritz Haenni:** au début, c'était dur! (rires). On défendait encore un peu chacun son métier qui a son histoire et ses spécificités. Les tpf sont nés d'une fusion. Mais maintenant, ça va déjà beaucoup mieux. Il faut être patient. Cela prendra sans doute trois-quatre ans pour arriver au point où tu peux dire «Oui, nous sommes une section». Il faut expliquer, parler avec les gens. Cela prend du temps. Mais nous sommes sur un bon chemin. Au niveau du comité, ça va très bien. Lors des actions de terrain, Bernard

Clerc, l'ancien président de la section tpf urbains, parle avec les régionaux et moi avec les urbains! Nous sommes vraiment ensemble.

**Comment la question des horaires se pose-t-elle?**

On a été trois jours sur le terrain et on a demandé aux gens par sondage comment ils voulaient travailler. On voit bien que l'on ne peut pas comparer. Chez les régionaux, nous voulons travailler sept nuits à la suite. C'est un vœu très largement partagé. Chez les urbains, ce n'est pas faisable et ce serait une catastrophe.

Il faut garder ces spécificités car le travail n'est pas le même. Là, il faut être attentif et bien écouter ce que les gens veulent pour les amplitudes et les rotations. Même les garages ne fonctionnent pas de la même manière. C'est mon travail de sentir cela. Chaque dépôt a sa commission d'horaire. Nous sommes aussi attentifs aux besoins du personnel du rail.

**Quels sont tes espoirs pour les prochaines années?**

Que nous soyons vraiment ensemble! Ce n'est pas encore satisfaisant. On peut être encore plus proche. Le SEV est très représentatif et le nombre de syndiqué-e-s est très important. Si la direction veut toucher des choses que l'on ne veut pas, pour faire des économies, là nous serons vraiment unis! Pour ce qui concerne la CCT, là aussi, nous sommes unis!



Sur le terrain, le comité de la section SEV-TPF est uni dans l'action.