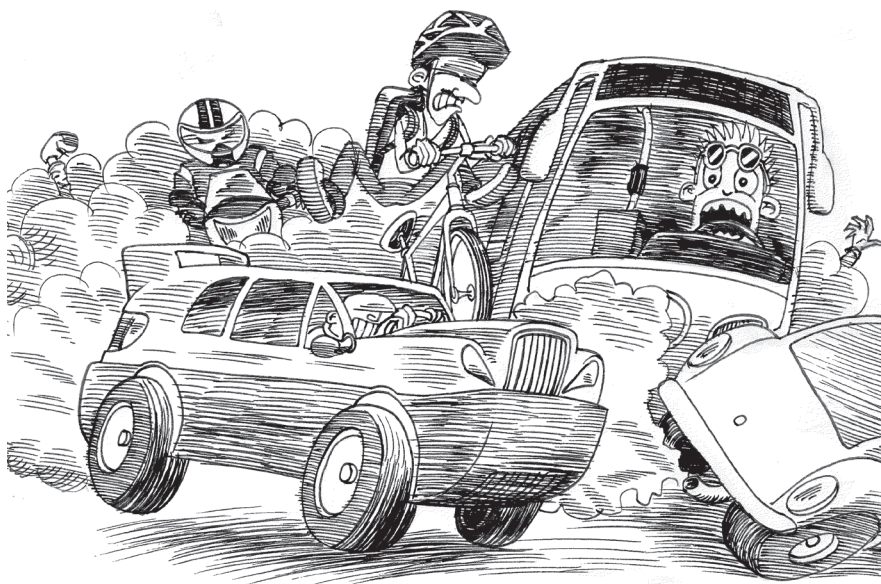




Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus

Santé au travail

une enquête de la branche bus
du Syndicat du personnel des transports (SEV)





Avant-propos

« Comment ça va? » C'est la question que nous posons à nos collègues, nos voisins, nos amis ou notre famille quand nous les rencontrons et ils en font de même. Il se peut que la réponse nous intéresse vraiment et que nous y prêtions attention, mais la plupart du temps il ne s'agit que d'une phrase creuse.

Il y a plus de 10 ans, les chauffeurs de bus du SEV se sont réellement interrogés sur l'état de santé de leurs collègues. Ils ont ainsi préparé un questionnaire par rapport aux diverses difficultés liées à la profession de chauffeuse ou chauffeur de bus. Le résultat a été clair: les problèmes soulevés étaient omniprésents. Ils ont alors servi de base pour un travail syndical qui a porté ses fruits.

Maintenant nous nous posons à nouveau la question. Les choses ont en effet quelque peu changé ces dernières années. Nous aimerions connaître non seulement l'opinion subjective des personnes intéressées, mais également savoir si notre travail syndical est axé sur les bonnes priorités. C'est pourquoi les questions sont les mêmes que celles du questionnaire initial.

Nous pouvons l'affirmer avec certitude: ce questionnaire montre sur quelle voie continuer.

Barbara Spalinger,
Vice-présidente SEV





Pourquoi une nouvelle enquête

En 2010, les membres du comité de la branche bus du syndicat SEV avait tiré la sonnette d'alarme constatant que les questions de santé au travail étaient trop souvent délaissées faute de temps et de moyens.

Ils lancèrent un ambitieux projet de dresser plus qu'un simple état des lieux de la santé des chauffeurs de bus. Cette enquête permit de lancer différentes campagnes syndicales telles que « 10 heures ça suffit! » pour améliorer la durée des journées de travail et « des WC pas des buissons » pour exiger un accès aux WC.

Huit ans plus tard, nous avons l'impression que les problématiques de santé au travail avaient évolué et nous voulions le vérifier en interrogeant les conductrices et conducteurs de bus avec le même questionnaire, permettant ainsi une comparaison du ressenti des employé.e.s des transports publics en Suisse.

Méthode d'enquête

Les questionnaires ont été distribués dans les entreprises à chaque conducteur (dépôt dans le casier personnel), nous avons profité des assemblées syndicales pour rappeler l'importance de cette enquête; à plusieurs reprises du temps a été consacré durant l'assemblée pour leur permettre de remplir le questionnaire.

Ce questionnaire explore 4 domaines principaux :

- a. santé
- b. pénibilité au travail
- c. ergonomie
- d. ambiance au travail

Dans le cadre de ces domaines, des questions ont été formulées. Les réponses sont à considérer d'une manière essentiellement subjective – mais bien réelle – reflétant les sensations et les perceptions des conductrices et conducteurs.

Cette enquête n'a donc ni la prétention de fournir des données « scientifiques » sur les conditions de vie et de travail, ni des données « médicales » sur ces thèmes, mais plutôt de renseigner sur la nature et la fréquence du ressenti individuel.

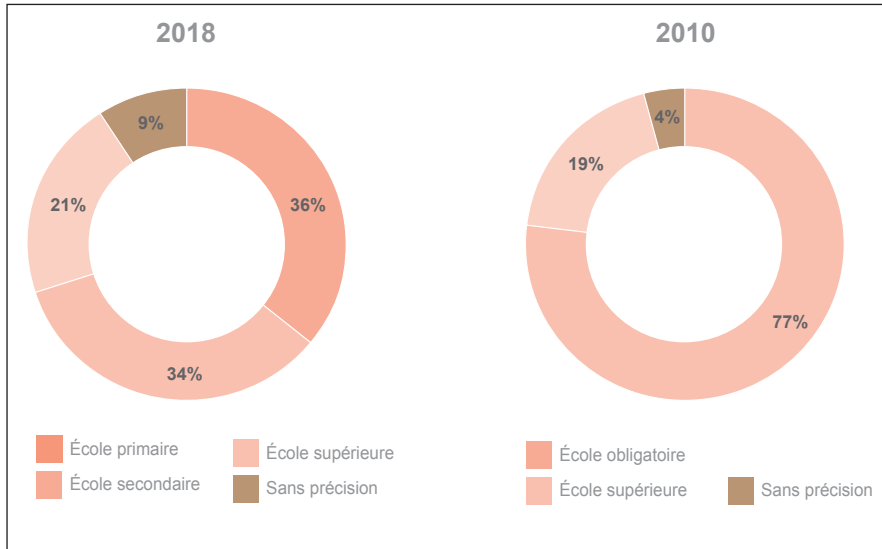
Nous avons exploité la totalité des 497 questionnaires même si quelques sondés ont renoncé à nous transmettre certaines données les concernant particulièrement (âge, scolarité, formation, type de service) et cela malgré notre garantie de traiter les questionnaires de manière confidentielle.

Nous avons décidé d'analyser les résultats en les classant par catégories d'âge soit : 25–35 ans / 36–45 ans / 46–55 ans / 56–65 ans. Il nous paraissait en effet intéressant de voir les différences de ressenti avec l'âge, en particulier sur les questions de santé et pénibilité au travail.

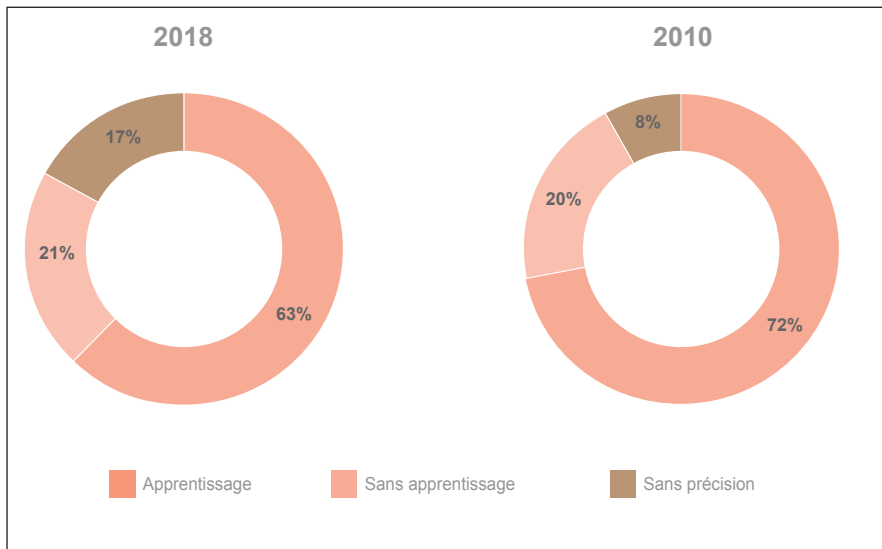




Scolarité



Formation professionnelle





« J'essaie de relativiser les difficultés du métier »

Arthur, 58 ans, est un dur à cuire. Dans la précédente entreprise où il était employé comme conducteur de bus, il avait tenu tête à son directeur. Ce dernier l'a licencié pour une bagatelle. Arthur a fait recours à la protection juridique SEV. Il a obtenu gain de cause. Mais il a tout de même dû chercher un nouveau travail. « Je n'ai pas fait un jour de chômage. J'ai rapidement retrouvé du travail dans l'entreprise où je suis actuellement employé, mais j'ai été engagé avec un salaire de 1200 francs inférieur à celui que j'avais auparavant. A l'époque, 1200 francs de moins à la fin du mois alors que nous venions d'acheter une maison et que nous avons deux enfants en bas âge c'était pour ma femme et moi très dur à digérer. »

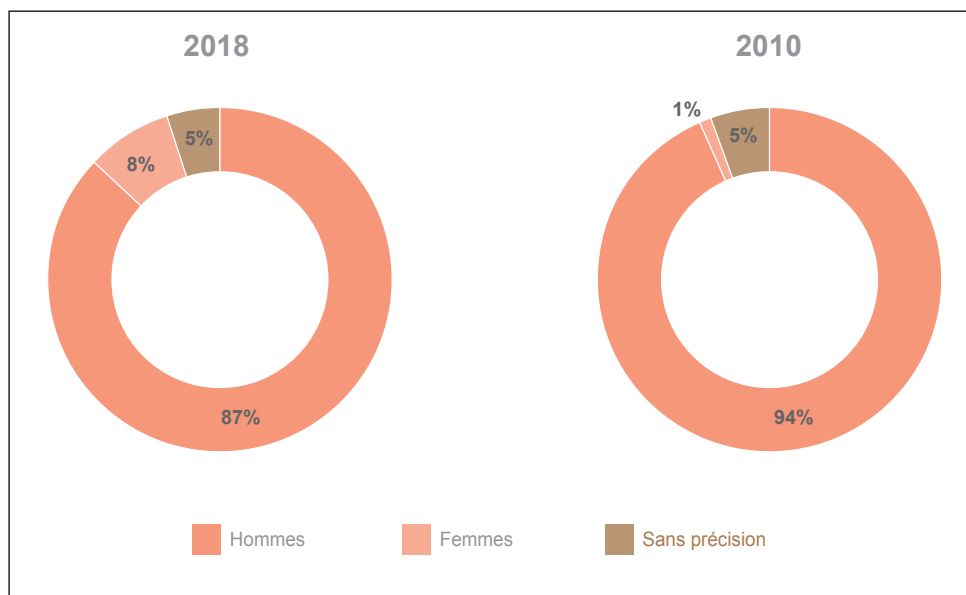
Lorsque l'on surmonte une telle épreuve sur le plan professionnel, on se forge forcément une certaine carapace. Ainsi Arthur relativise les difficultés de son métier de conducteur de bus. « C'est vrai, j'essaie de relativiser les difficultés du métier. Mais il faut reconnaître que nous travaillons avec des horaires très serrés. **A la fin de notre parcours, nous n'avons pas de temps de battement pour nous remettre à l'heure.** Résultat des courses, nous sommes souvent au volant 3–4 heures d'affilée. Si tu ajoutes à cela qu'il y a régulièrement des conducteurs de véhicules privés qui t'agressent parce qu'ils ne supportent pas de devoir rester derrière un bus, tu comprends pourquoi il y a des collègues qui pétent les plombs. »

Il y a les conducteurs de bus des villes et les conducteurs de bus des champs. Arthur est un conducteur de bus des champs, il travaille sur des lignes régionales. « **J'avoue que je ne pourrais pas toujours conduire à l'intérieur d'une ville. C'est vraiment trop stressant.** Moi je travaille en alternance sur deux lignes régionales. Je connais la plupart de mes clients. En général ce sont des personnes sympathiques. Parfois il m'arrive d'être confronté à des clients agressifs parce que l'horaire n'est pas respecté. J'essaie de ne pas trop prendre sur moi, je me dis que si l'horaire n'est pas respecté c'est la faute de l'entreprise et non la mienne. Pourtant avec le SEV nous n'arrêtons pas de signifier à la direction que les temps de parcours sont calculés trop justes. »





Conducteur de bus – un métier d'homme



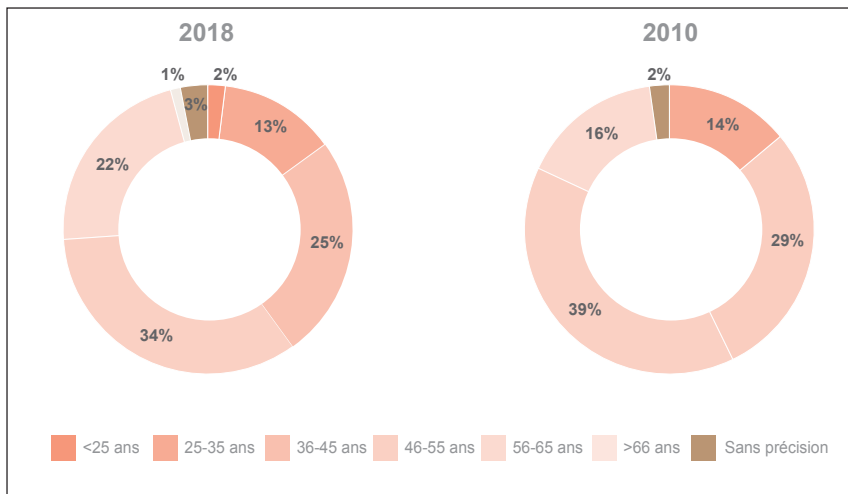
En dix ans nous découvrons que la part des hommes travaillant dans les transports publics a légèrement diminué. Pourtant nous sommes loin d'une féminisation. A un moment où les entreprises recrutent, il est intéressant de se demander pourquoi cela reste encore très peu féminisé alors que l'on pourrait imaginer que l'organisation du travail et les horaires atypiques permettent une intégration du travail à temps partiel ou en lien avec les besoins de conciliation travail/famille.

Nous identifions des éléments explicatifs de la non attractivité de ce travail : en premier lieu les horaires atypiques qui ne permettent pas dans un emploi à plein temps, notamment du fait de la prévisibilité à court terme des horaires, de concilier travail et famille. Le temps partiel est encore pensé dans les entreprises comme un pis-aller que l'on accorde aux travailleurs trop fatigués ou que l'on utilise pour pallier aux problèmes de planification. La mise à disposition d'infrastructures sanitaires (WC, Vestiaires) est également un frein à l'embauche des femmes du fait de l'obligation d'installer des vestiaires séparés et de WC. Finalement le travail de nuit avec des terminus dans des zones relativement solitaires pose parfois une question de sécurité des employés.





Age des participants

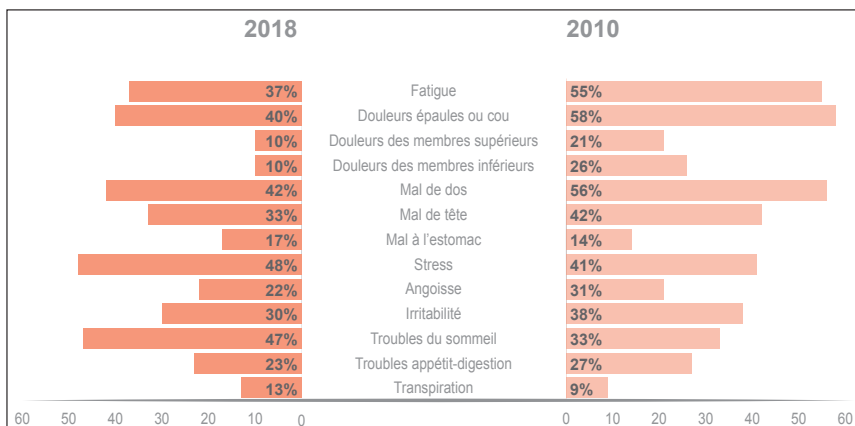


Nous constatons une augmentation du nombre de personnes âgées de plus 56-65. En 2010, elles représentaient 16 % et en 2018 22 %. Cela sans avoir une augmentation du nombre des plus jeunes. Si la tendance ne s'inverse pas les entreprises se retrouveront avec de graves problèmes d'effectifs.

Troubles de la santé selon les catégories d'âge

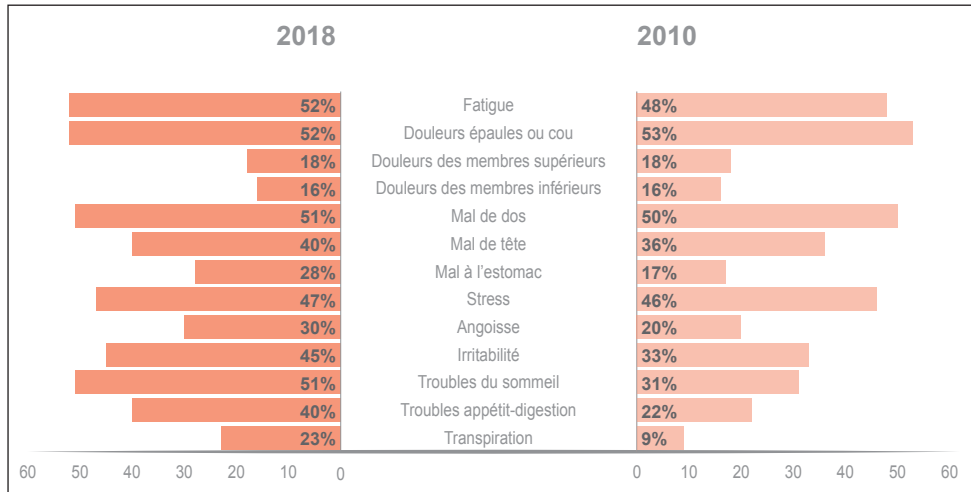
Santé 25 - 35 ans

Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS) «la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité».

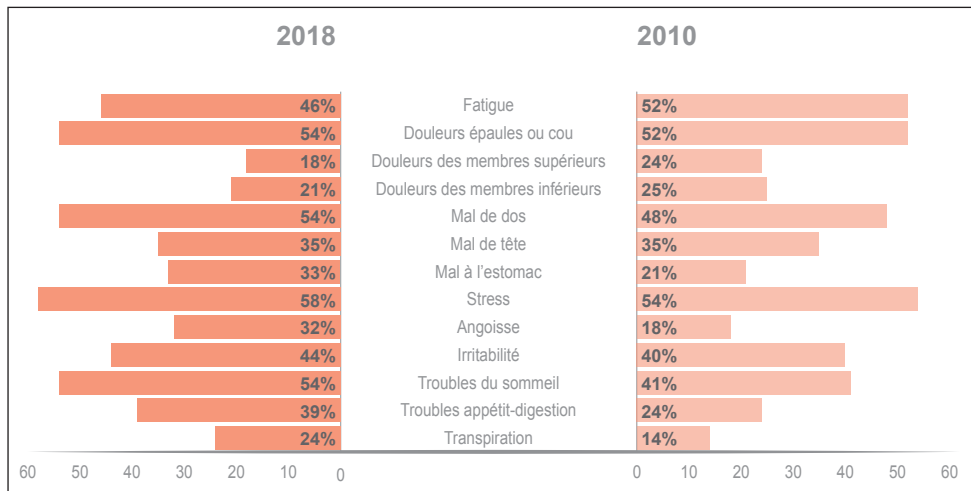




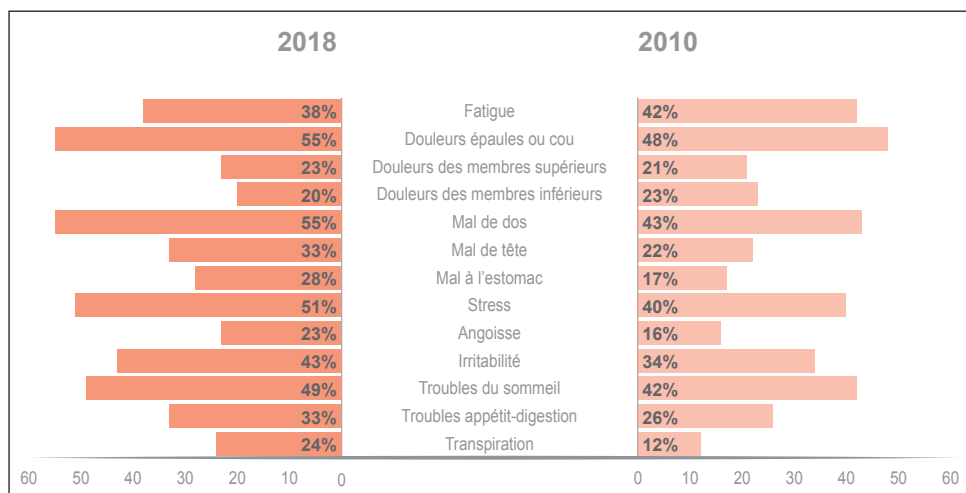
Santé 36 - 45 ans



Santé 46 - 55 ans



Santé 56 - 65 ans



Dans un intervalle de 8 ans nous constatons une augmentation des troubles du sommeil et de l'appétit-digestion. Cela semble l'un des éléments prépondérants dans les affections dont souffrent les conducteurs et conductrices des transports. Le questionnaire demandait aux conducteurs et conductrices de décrire les atteintes à la santé qui les obligeaient à consulter.

Nous avons également demandé aux sondés de se prononcer sur les conditions subjectives de la santé, c'est-à-dire le stress ressenti.

Stress et pénibilité du travail

De manière globale on constate que les dimanches, considérés en 2010 comme plutôt peu pénibles, ont changé de statut et sont devenus plus pénibles à vivre. Il en va de même pour les heures de pointe qui sont ressenties comme très stressantes pour les conducteurs et conductrices. La pénibilité du travail de la nuit a par contre reflué de 10 à 20 % selon les catégories d'âge.

Le travail de conduite avec des conditions de trafic dense est un facteur de stress inhérent au travail de conducteur, l'agressivité des autres usagers, la multiplication des deux roues conduit à ce que les conducteurs et conductrices disent souffrir de stress au travail. Un employé sur deux dit souffrir de stress alors que selon Job Stress Index 2018 un salarié sur quatre dit en souffrir en Suisse.



Le stress, est un état de tension, d'excitation continue et désagréable, suscité par une tâche ou une exigence dont la personne ne sait pas si elle pourra en venir à bout. Ce qui incite une personne à s'investir dans son travail et à montrer à quel point elle est importante et indispensable, n'est pas considéré comme du stress. Par stress, les auteurs entendent ainsi quelque chose de négatif.

Le stress se traduit par :

- des plaintes des collaborateurs relatives aux délais et à la masse de travail
- un absentéisme souvent supérieur à la moyenne, des troubles du sommeil, des douleurs gastriques, des nausées, des maux de têtes, etc.
- une recrudescence des accidents, des incidents et dysfonctionnement
- un climat de travail souvent emprunt d'une certaine impatience et irritation

Cette connaissance du lien entre stress et affection durable de la santé doit nous rendre attentif à la continuité causale du processus : en effet le stress est un phénomène d'adaptation du corps qui nous permet de réagir à notre environnement. Et l'organisme répond à un contexte stressant par une réaction en 3 phases (alarme, résistance, épuisement). C'est le syndrome général d'adaptation découvert en 1935, par Hans Selye. Lorsque le stress s'installe dans la durée, dans tous les cas notre capacité à réagir s'altère, notre organisme s'épuise et apparaissent diverses conséquences pathologiques.

Ce processus peut amener à ne pas attribuer la disparition d'un symptôme à l'augmentation du stress, mais à le croire réglé. Les conducteurs se plaignaient du travail de nuit en 2010, ils semblent s'y être plutôt bien adaptés, alors que le travail du dimanche et des heures de pointes est perçu comme plus pénible.

Les facteurs stressants (agressivité des autres usagers de la route, des clients, les retards sur l'horaires, les perturbations du trafic) ont reflué. Lorsque l'on met en lien ce reflux de la qualité de l'environnement de travail et les atteintes à la santé, il faut l'envisager sous l'angle d'une intériorisation du stress que l'on perçoit dans les maladies de l'appétit-digestion et les troubles du sommeil, c'est-à-dire la traduction somatique du stress.

Les souffrances qui demeurent les plus répandues sont TMS (troubles musculo-squelettiques) qui affectent les muscles, les articulations, les tendons, les ligaments, les nerfs et la circulation sanguine locale. La position assise, durant de longs intervalles temporels crée de l'inconfort, une sensation d'engourdissement et de picotements et se manifestent par des douleurs notamment au niveau du dos, de la nuque, des épaules et des membres supérieurs, mais aussi des membres inférieurs. Ces troubles sont causés par des mouvements répétitifs des mains et des bras, les postures du corps inconfortables et douloureuses.





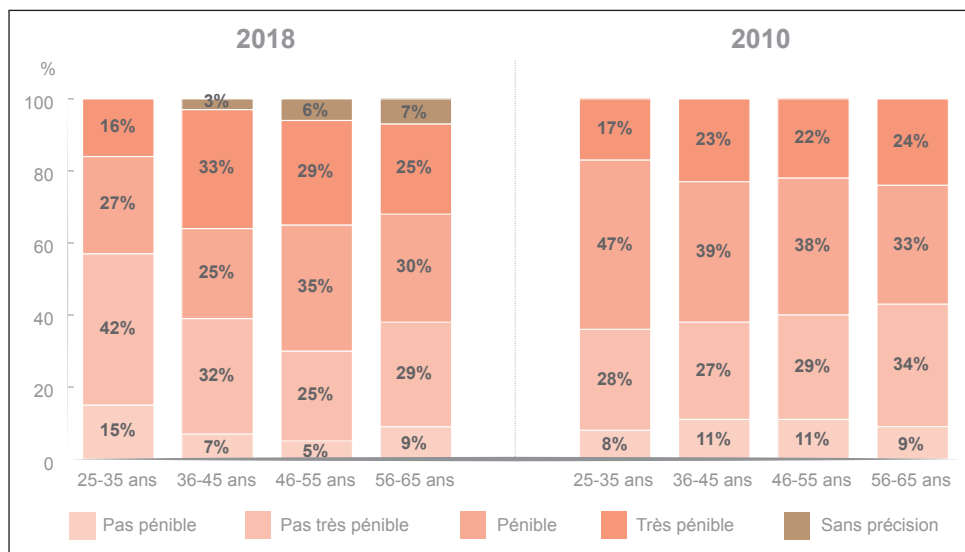
Ambiance au travail

La satisfaction générale au travail est affaire de contexte. En effet dans un contexte de tension du marché du travail, de flexibilisation et de salaires peu attractifs en lien notamment avec le niveau de formation, les salariés évaluent leur emploi dans des entreprises de transport subventionnée de bonne qualité quant à la sécurité de l'emploi. La liberté et l'indépendance sont très souvent évoquées bien que le travail est de plus en plus « normé » les horaires de plus en plus tendus, l'intervention et contrôle du service de gestion du trafic dans les grandes villes, mais demeure le sentiment d'être maître à bord. Fait réjouissant, dans ce travail réputé solitaire, les salariés citent régulièrement la solidarité entre collègues comme élément de satisfaction. A n'en pas douter, le travail syndical n'y est pas étranger.

Nous constatons qu'environ un tiers des conducteurs estime avoir travaillé sans être en pleine possession de ces moyens. Doit-on en conclure que la politique de gestion de l'absentéisme mise en place par les entreprises est très souvent ressentie par le personnel comme une mise sous pression et plusieurs préfèrent se rendre au travail en étant malade que de devoir justifier leurs absences. Cela devrait nous obliger à une réflexion concernant la sécurité des usagers et en cas d'accident impliquant un collaborateur jugé « inapte à la conduite » quant à sa responsabilité et celle de son employeur.

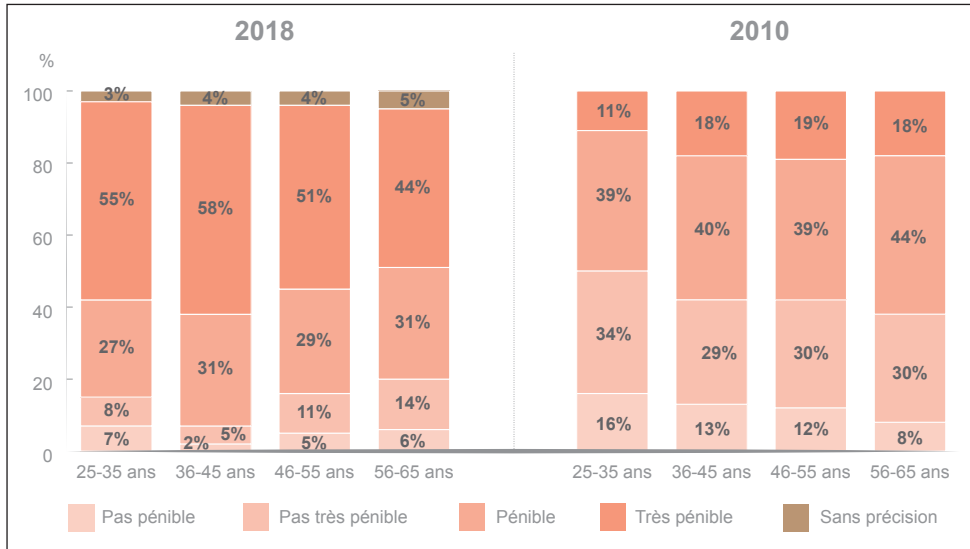
¹ <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2011SA0088Ra.pdf>

Agressivité des usagers-clients

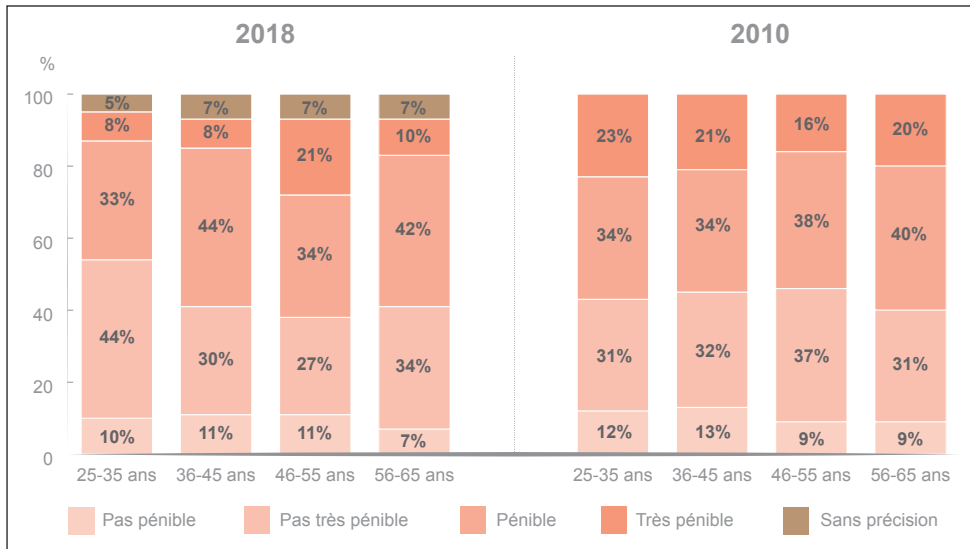




Retard sur l'horaire

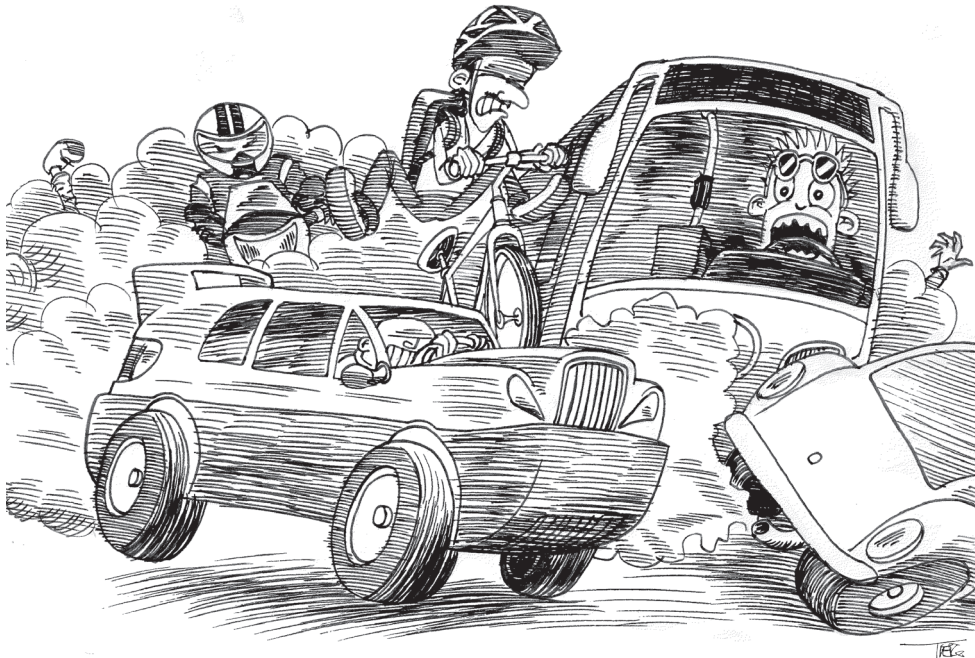
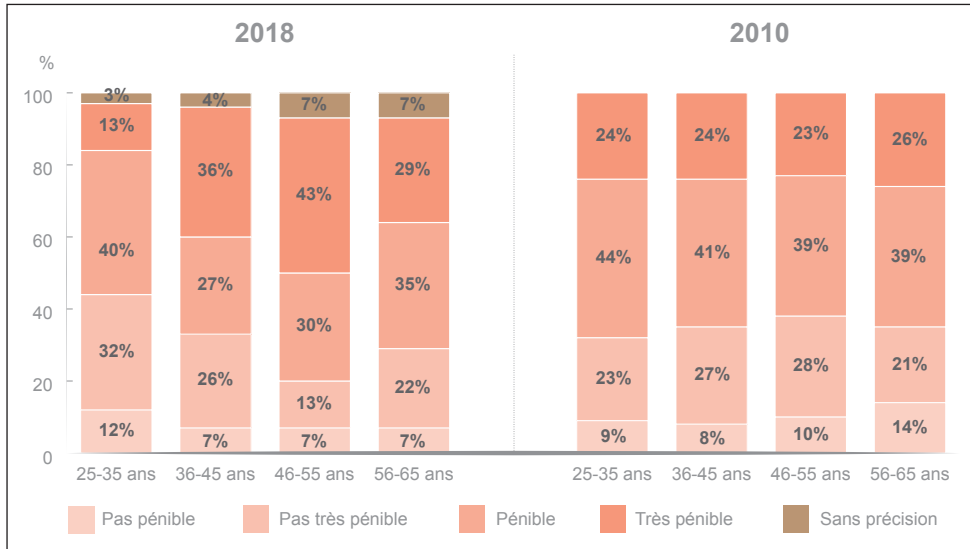


Perturbation du trafic





Agressivité des autres usagers de la route





Travail de nuit et travail en horaires irréguliers

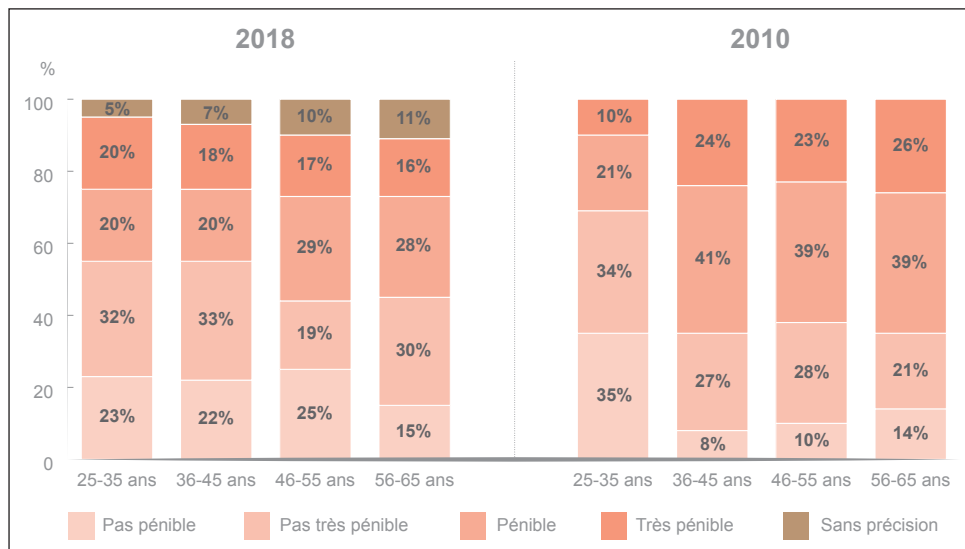
Les effets du travail de nuit et travail en horaires irréguliers sont avérés sur la somnolence, la qualité du sommeil, la durée du temps de sommeil, et sur le syndrome métabolique. Cela influence également la santé psychique, les performances cognitives, l'obésité et la prise de poids. Les études pointes également une prévalence des diabète de type 2 et les maladies coronariennes, les effets sur la grossesse sont probables .

Il y a une variation individuelle des effets des horaires couplés avec d'autres facteurs qui peuvent être individuels, comme le chronotype, ou sociaux. Particulièrement s'il s'agit d'un choix personnel ou si cela est imposé par des contraintes d'ordre économique.

L'amplitude est le temps qui s'écoule entre le début et la fin d'une journée de travail. L'amplitude comprend le temps de travail effectif, ainsi que les pauses.

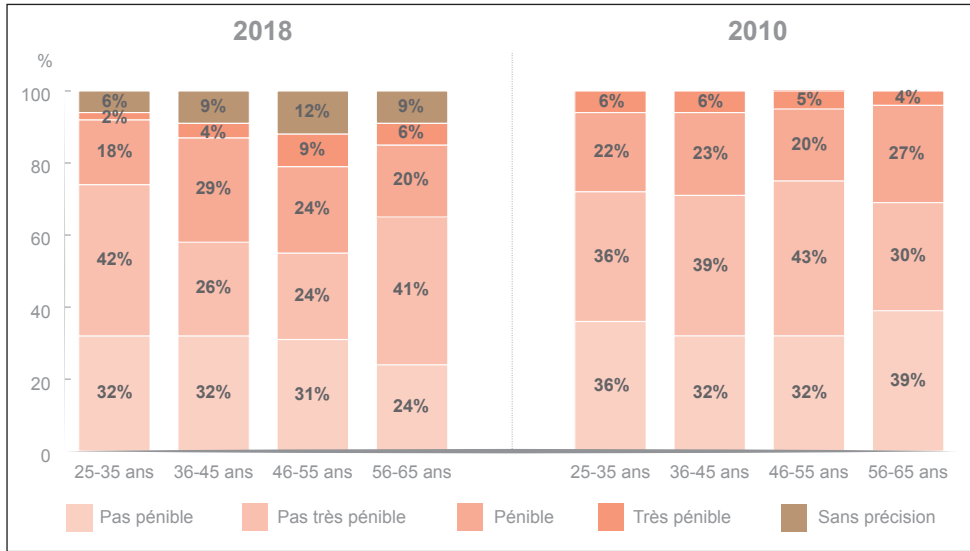
Env. 8 travailleurs sur 10 considèrent qu'une amplitude de plus de 10 heures par jour comme pénible. Etre à disposition de son employeur plus de 10 heures par jour à d'importantes conséquences sur la vie des salariés (difficultés d'intégration dans des clubs sportifs, vie associative pratiquement impossible, vie familiale très affectée). Les plus anciens sont les moins critiques quant aux longues amplitudes, souvent ils ont totalement intériorisé cette problématique et organise leur vie sociale durant les longues pauses surtout dans le trafic régional où il existe des heures creuses.

Travail de nuit (dès 22 heures)

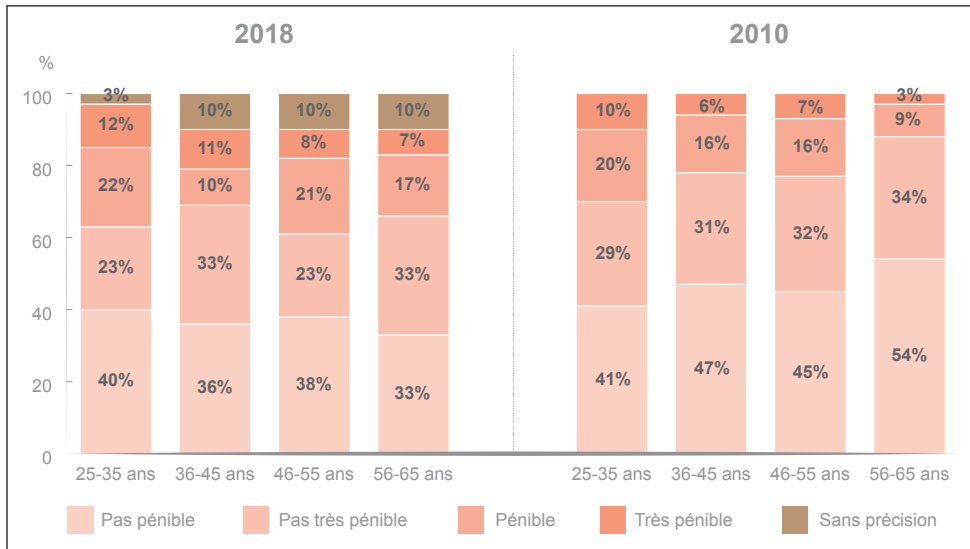




Travail du soir (dès 18 heures)



Travail du dimanche





« Je me suis faite traiter de connasse »

Il y a des personnes qui ont une vie plus compliquée que d'autres. C'est le cas de Greta, 56 ans. Lorsqu'elle avait 7 mois, elle a été placée dans une famille adoptive. Jeune adulte, elle a été abandonnée par son mari qui l'a quittée en la laissant seule avec des dettes et deux enfants en bas âge. Mais Greta n'a jamais baissé pavillon. « Pour élever de manière digne mes deux garçons j'effectuais des petits boulots. Puis j'ai cherché un travail stable. J'ai réussi à me faire engager au sein de la compagnie de transports publics pour laquelle je travaille toujours. Enfin j'avais la garantie de recevoir mon salaire le 25 de chaque mois. »

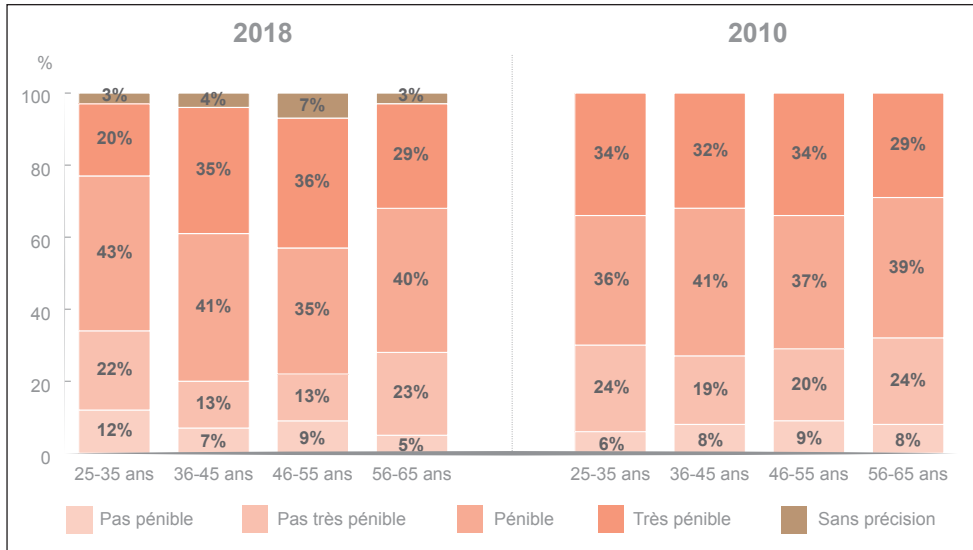
Cela fait maintenant 19 ans que Greta gagne sa vie au volant d'un bus. « C'est incroyable comme les conditions de travail ont changé en 19 ans. **Il y a à tout bout de champ des travaux qui nous ralentissent.** La circulation s'est terriblement densifiée. On se retrouve avec des trottinettes et des skates sur la route et des piétons qui s'élancent sur la chaussée tête baissée. Il faut une vigilance de tous les instants. Ce n'est pas facile de s'arrêter avec un véhicule de 10 tonnes et c'est encore pire avec un bus articulé de 18 tonnes. » Pour Greta, si en 19 ans son métier est devenu plus difficile à exercer ce n'est pas uniquement à cause de la densité du trafic. Les trop grandes amplitudes du temps de travail et les incivilités y sont aussi pour quelque chose. « En plus de devoir rouler dans un trafic de plus en plus dense, nos horaires de travail continuent à avoir de trop grandes amplitudes ; cela empiète sur notre vie privée et cela demande beaucoup de disponibilité de notre part. Par ailleurs il y a aussi une recrudescence de l'incivilité. Il y a des personnes qui peuvent être franchement malpolies avec nous. Récemment je me suis faite traiter de connasse par un client parce que mon bus n'était pas à l'heure. C'est dur d'encaisser les insultes, surtout lorsqu'on y est pour rien et que notre corps est un peu malade. »

Bien que de nature très positive, Greta commence à avoir de la difficulté à devoir aller travailler. « Depuis quelques mois je ne suis pas très bien. J'ai des douleurs dans les bras et dans les mains. **Mais je m'accroche à mon travail, car je suis consciente que si je perds ma santé, je perds également mon travail.** Et, mine de rien, le travail ça nous valorise. »

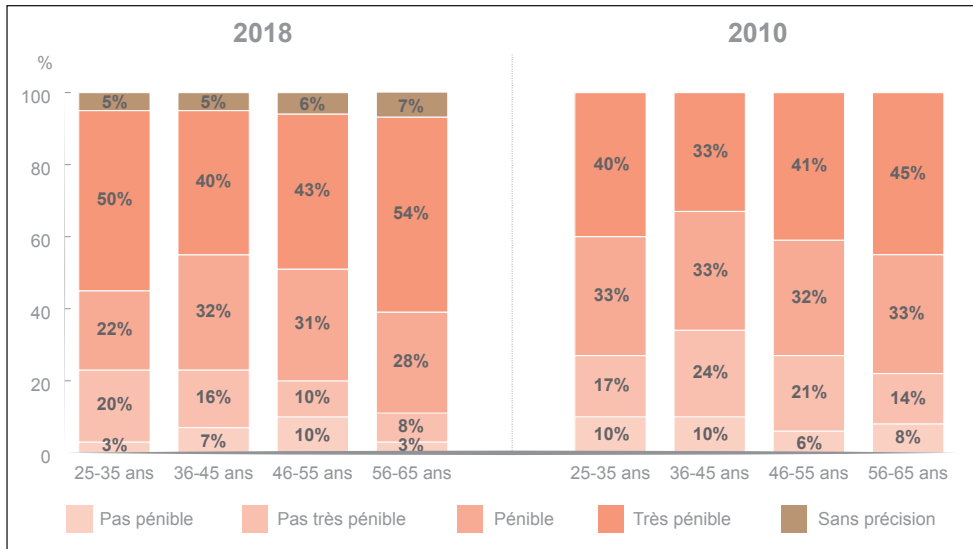




Conditions de circulation

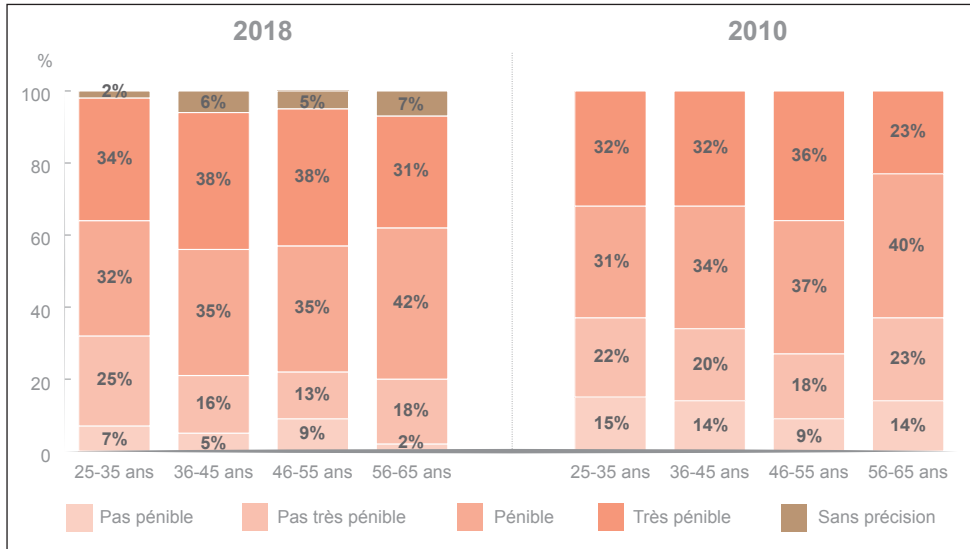


Comportement des cyclistes

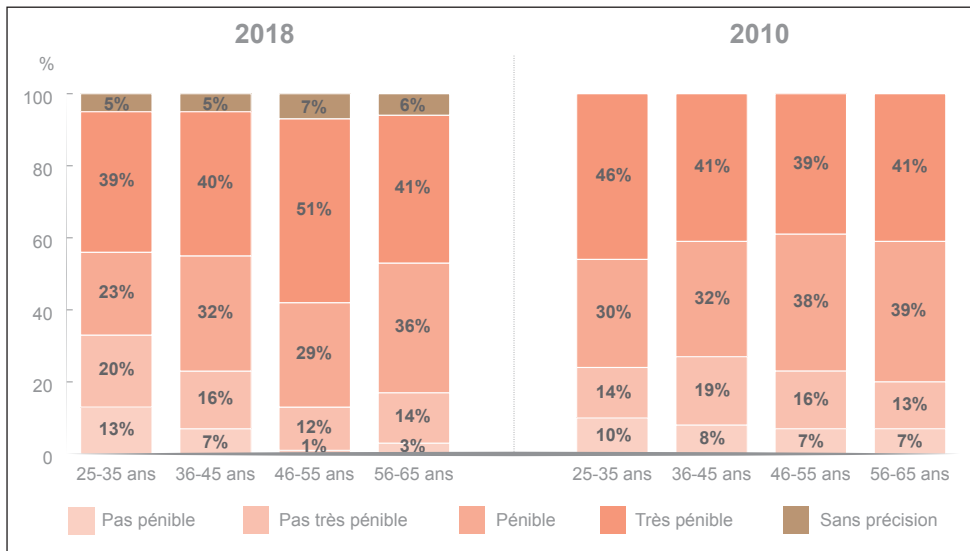




Temps au volant de plus de 4 heures

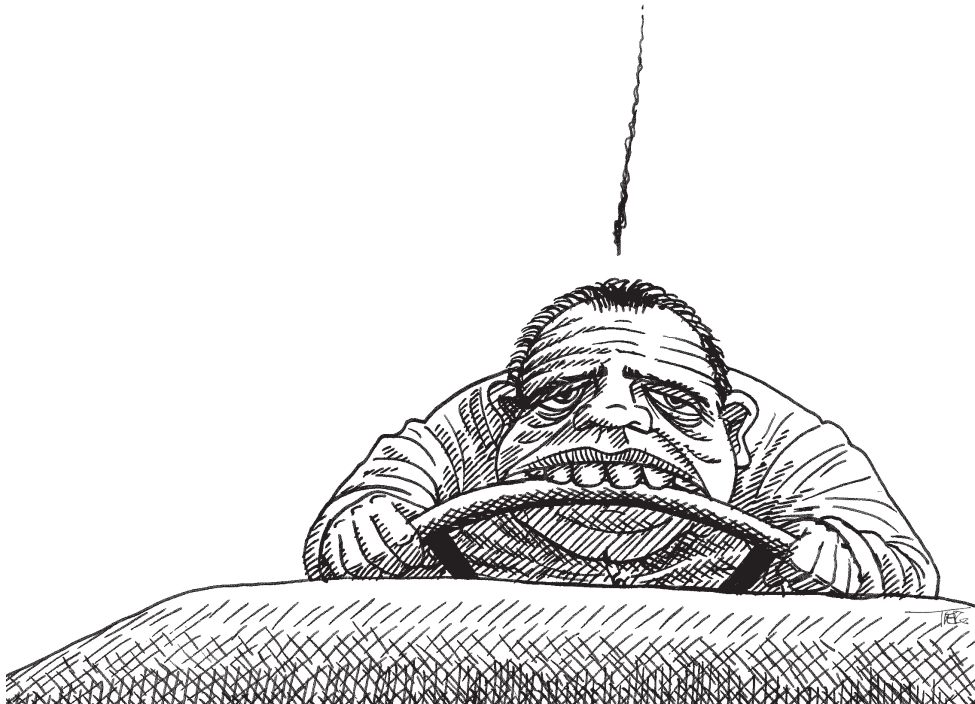
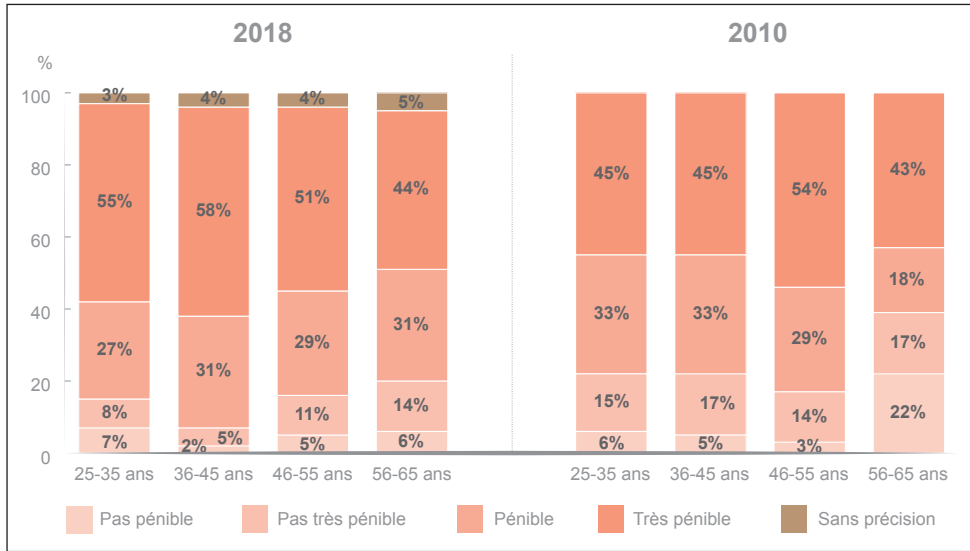


Longues périodes sans accès aux toilettes

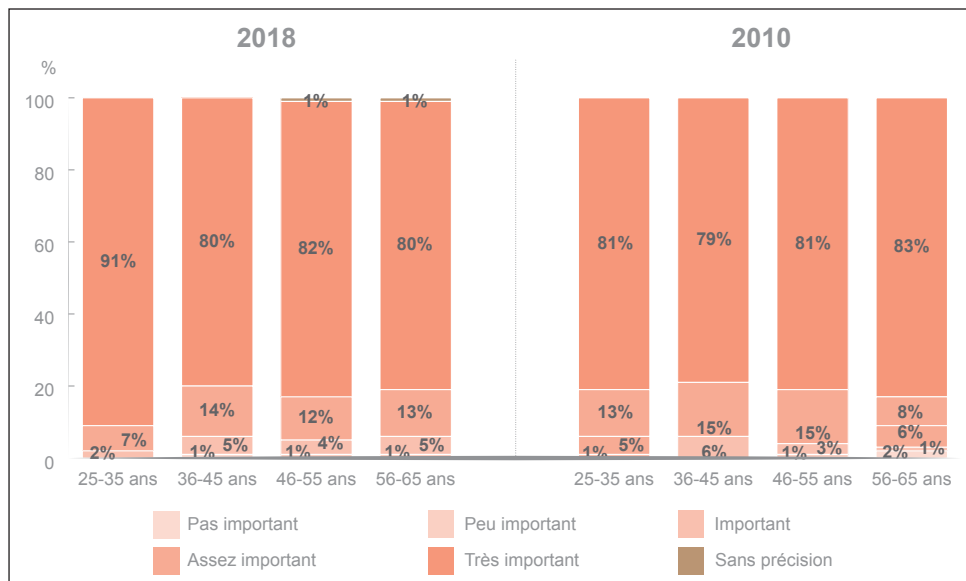




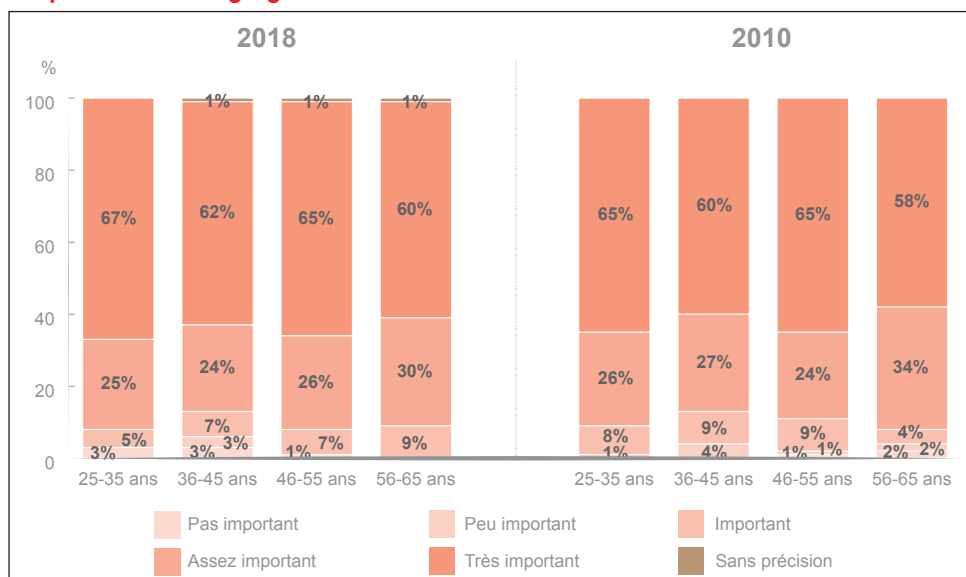
Amplitudes des journées de plus de 10 heures



Ergonomie Qualité du siège



Dispositions et réglages des instruments de conduite





« Face aux incivilités, les conducteurs doivent se sentir soutenus par la direction »

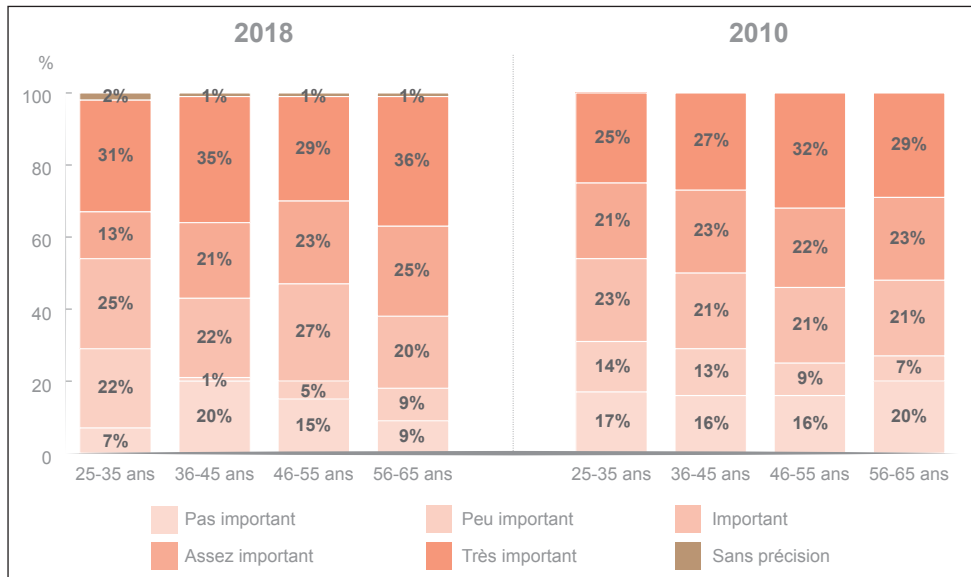
« Ce qui m'inquiète en tout premier lieu dans mon travail, ce sont les clients qui envoient des mails directement depuis le bus avec leurs smartphones à notre direction pour signaler des retards, des erreurs que nous aurions commises ou un comportement inadapté que nous aurions eu. Heureusement que depuis quelques mois la direction ne nous montre plus ces mails. Je te jure que certains mails peuvent être vraiment blessants. **Les réclamations, les gens impolis qui t'insultent, tu peux dire ce que tu veux, mais ce sont des choses qui te pénètrent, que tu ramènes chez toi à la maison et qui font que tu as de la peine à t'endormir.** Je trouve que, d'une manière générale, notre société manque de respect. Mais voilà, ce n'est pas possible de changer la société. Alors, face aux incivilités, les conducteurs doivent se sentir soutenus par la direction. » Markus, 55 ans, est tout, sauf une chiffre molle. C'est un solide gaillard qui assume avec courage des responsabilités syndicales au sein de sa section et qui est aussi un conducteur respecté au sein de son entreprise puisqu'il est de surcroît formateur. « Ce qui rend malade les conducteurs c'est l'incivilité des clients et des usagers de la route. Mais ce sont aussi les conditions de circulation de plus en plus difficiles qui nous minent, ainsi que des tours de service mal programmés. Une journée de travail décomposée en trois tranches avec une amplitude de 13 heures c'est l'horreur. Au sein de notre entreprise nous avons réussi avec le syndicat à faire baisser ces amplitudes extrêmes. »

Markus est archi-convaincu que le syndicat peut jouer un rôle important pour améliorer les conditions de travail des conducteurs et, par conséquent, contribuer à une meilleure prévention de la santé. **« Notre rôle de syndicat est aussi celui de faire en sorte qu'il y ait une bonne ambiance entre collègues. C'est plus important que ce qu'on pense la bonne ambiance! »**

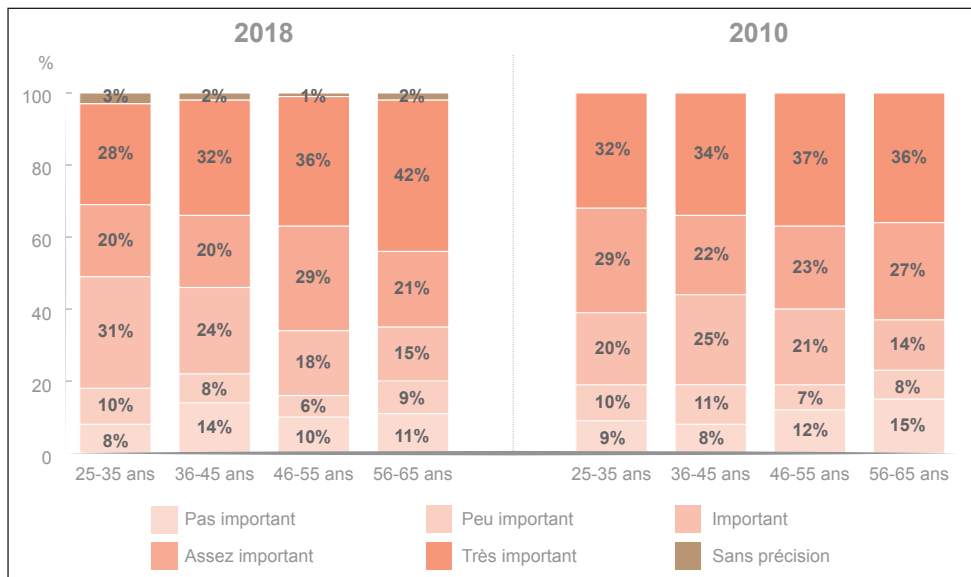




Fermeture du poste de conduite



Fermeture de la porte avant





« Parfois j'ai l'impression de conduire en apnée »

« J'ai choisi d'être conducteur parce que j'adore travailler en ville. Ça grouille de monde de partout. Travailler en ville c'est respirer la vie ! » Renaud, 61 ans, exerce le métier de conducteur de bus et de trolleybus depuis une trentaine d'années. Il ne regrette pas son choix. Mais en jetant un coup d'œil dans son rétroviseur, il constate qu'en 30 ans les conditions de travail se sont dégradées. « Aujourd'hui nous sommes continuellement sous tension pour essayer de tenir les horaires. **L'entreprise pousse au maximum la rentabilité. Arrivés aux terminus des lignes, nous n'avons pas le temps de récupérer, nous devons vite repartir pour rattraper notre horaire.** »

Renaud estime que l'entreprise ne tient pas assez compte de la densité du trafic dans l'élaboration des temps de parcours. « Au volant nous devons toujours être super vigilants. Parfois j'ai l'impression de conduire en apnée à force de retenir mon souffle à cause d'usagers de la route peu disciplinés voire dangereux. La tension est quasi permanente. Nous sommes tellement sous pression pour tenir les horaires que pour finir je comprends que pour bon nombre de conducteurs ce n'est plus gratifiant d'exercer ce métier. Et les conséquences sur la santé se font forcément sentir à un moment ou à un autre. Personnellement j'ai la chance d'être de bonne constitution. Malgré tout, en fin de journée, je ressens de plus en plus souvent de la fatigue et de l'énervement. **Je connais des collègues qui craquent. Au sein de notre entreprise le taux d'absentéisme est de plus en plus élevé.** »

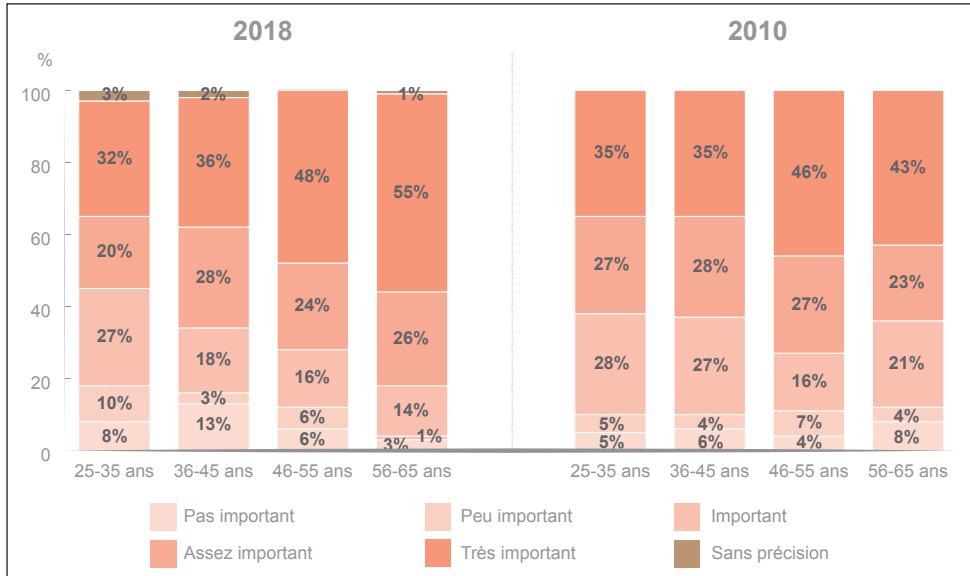
Pour Renaud, il est évident que le syndicat doit jouer un rôle important pour remédier à cette situation. « Nous devons continuellement informer notre direction sur nos conditions de travail, dénoncer les temps de parcours trop courts et les amplitudes journalières de temps de travail trop longues. Il faut que notre direction comprenne qu'il est important d'effectuer des pauses en fin de ligne pour pouvoir se décharger du stress. »



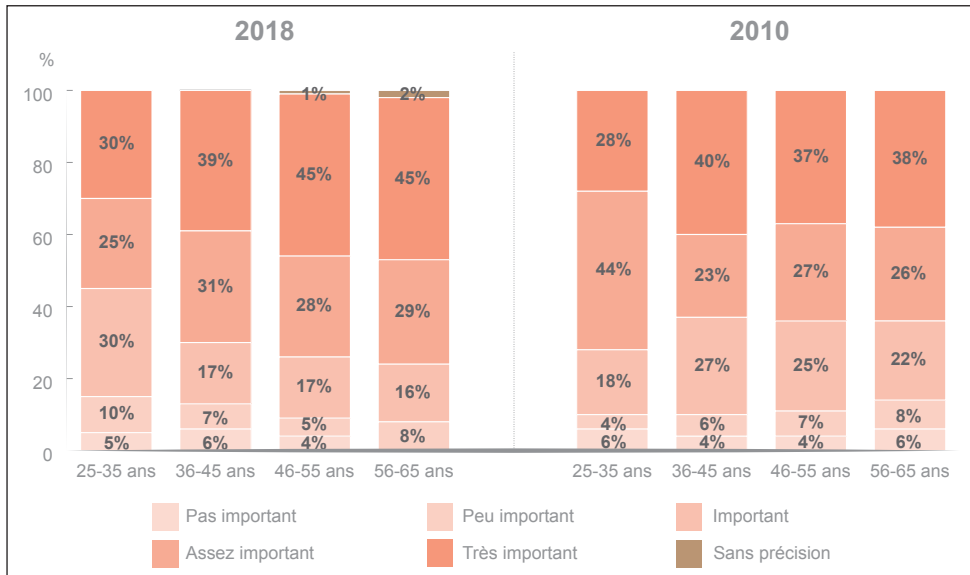




Courants d'air

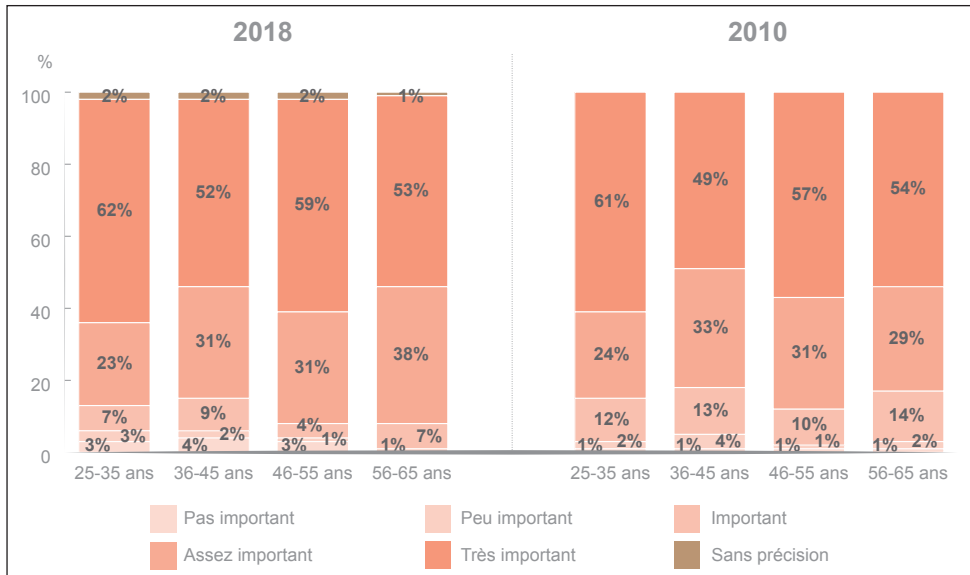


Bruit dans le véhicule

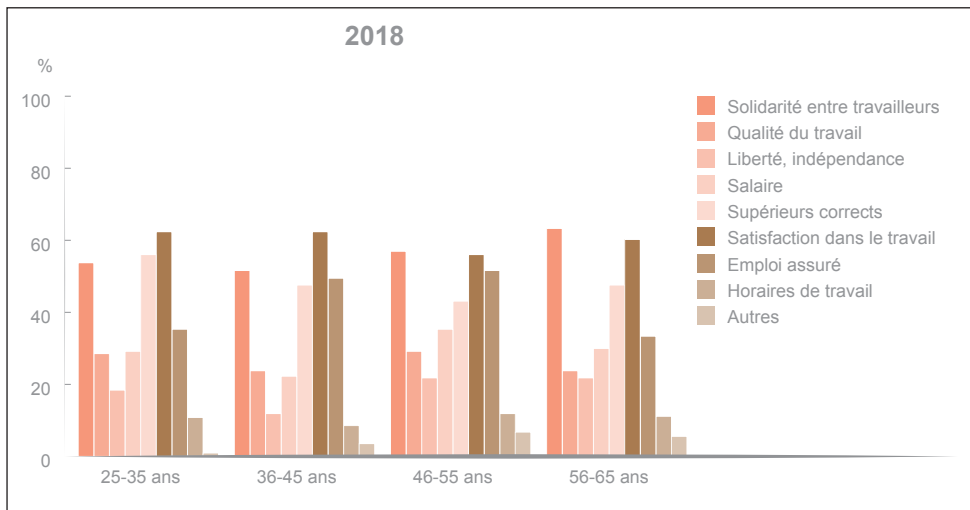




Ventilation – Climatisation



Qu'est-ce qui va bien ?





« J'ai été surpris d'apprendre que plus de la moitié des conducteurs souffrent de troubles du sommeil »

« En lisant les résultats du sondage SEV, j'ai été surpris d'apprendre que plus de la moitié des conducteurs souffrent de troubles du sommeil. Si tu dors mal, tu ne peux pas être à 100% derrière ton volant. Moi j'ai de la chance. D'une part je n'ai pas besoin de beaucoup d'heures de sommeil, d'autre part je réussis à évacuer le stress en faisant... de la politique... J'estime que pour notre équilibre il est important d'avoir des activités en dehors de son propre travail. »

Cela fait 17 ans que Tommaso, 46 ans, est conducteur de bus. Pour lui, la sédentarité de la profession est à coup sûr l'une des causes principales des ennuis de santé des conducteurs. « Non seulement on est toujours assis, mais tu manges à des heures impossibles et tu es confronté à un trafic de plus en plus intense qui te stresse. Aux heures de pointes nous sommes facilement pris dans les colonnes de voitures. Nous avançons à petits pas. Les clients ne sont pas contents. »

C'est connu, pour les conducteurs de bus les cyclistes constituent une source de difficultés pour ne pas dire de conflits. Tommaso relève que l'arrivée en force des vélos électriques n'est pas faite pour arranger les choses. « Ils roulent vite. On peut être vite surpris. C'est vraiment difficile à gérer. »

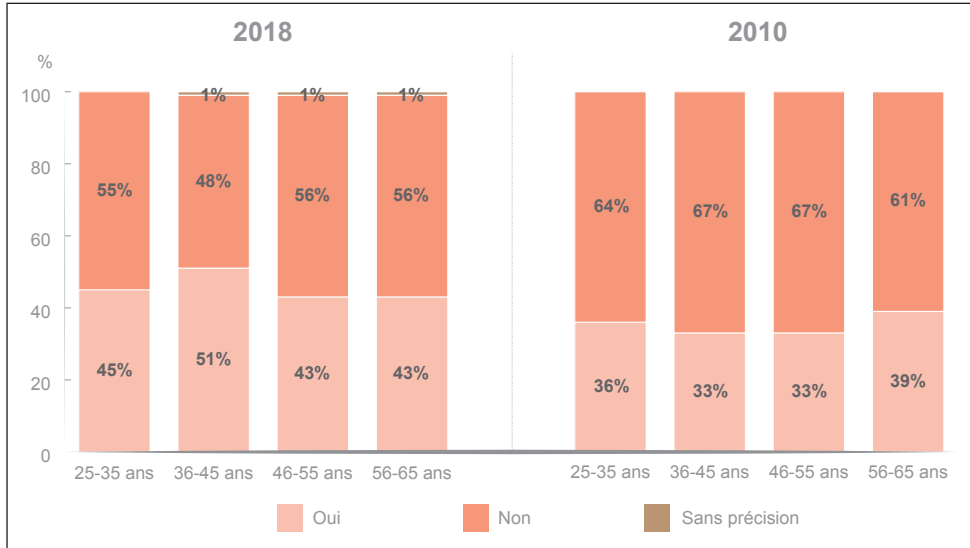
L'entreprise qui emploie Tommaso est en pleine croissance. Mais elle a de la peine à recruter de nouveaux conducteurs. « Notre entreprise n'arrive même pas à remplacer ceux qui partent. Du coup nous n'avons pas de personnel de réserve. **Et si tu sais qu'il n'y a pas de collègues en réserve, tu auras tendance à prendre davantage sur toi, à travailler même si tu ne te sens pas bien.** »

Tommaso soulève un autre problème, celui des toilettes en fin de lignes. « Ces dernières années il y a eu une nette amélioration au sein de notre entreprise. Mais il reste encore quelques endroits où **nous devons aller faire nos besoins dans un restaurant voire dans un home pour personnes âgées.** »

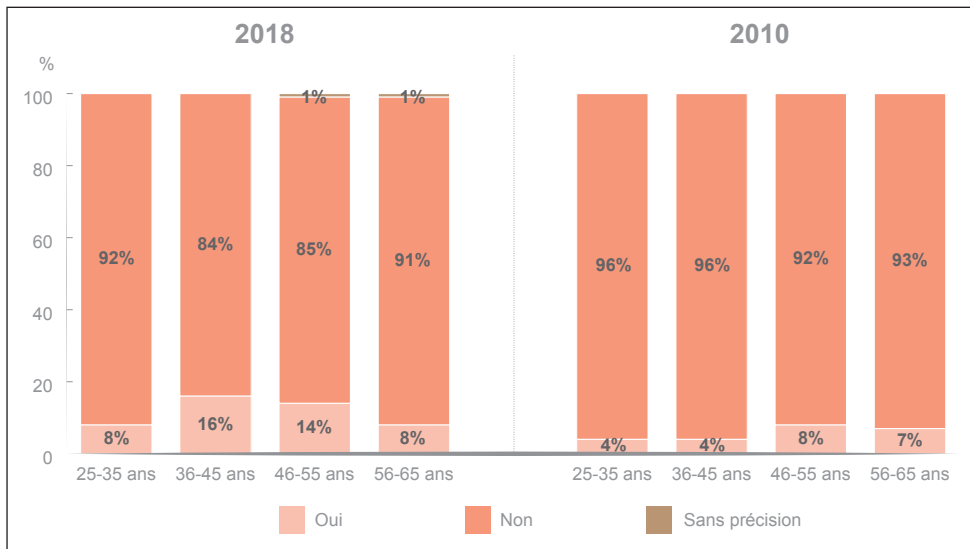




Avez-vous dû manquer le travail pour des raisons de santé durant l'année ?

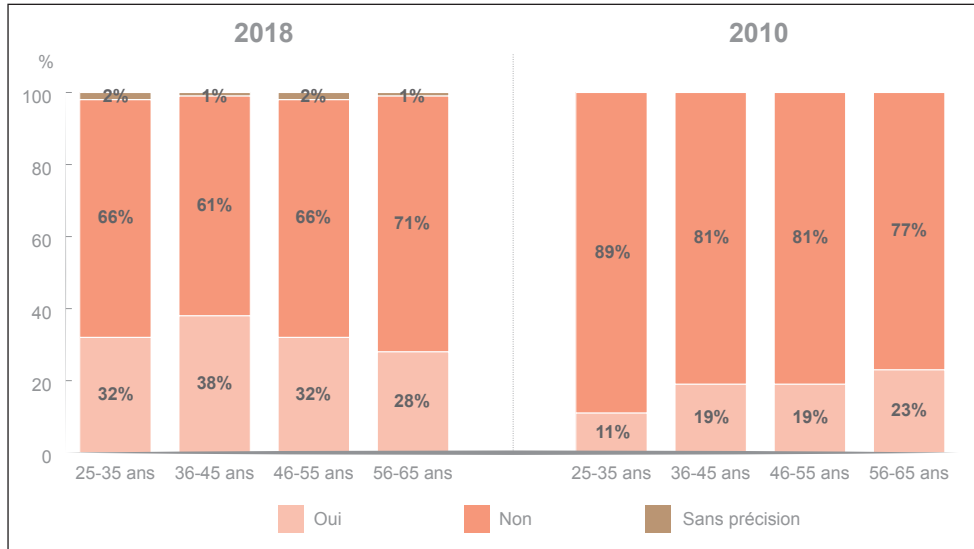


Avez-vous déjà été victime d'un accident de travail avec un arrêt de travail ?

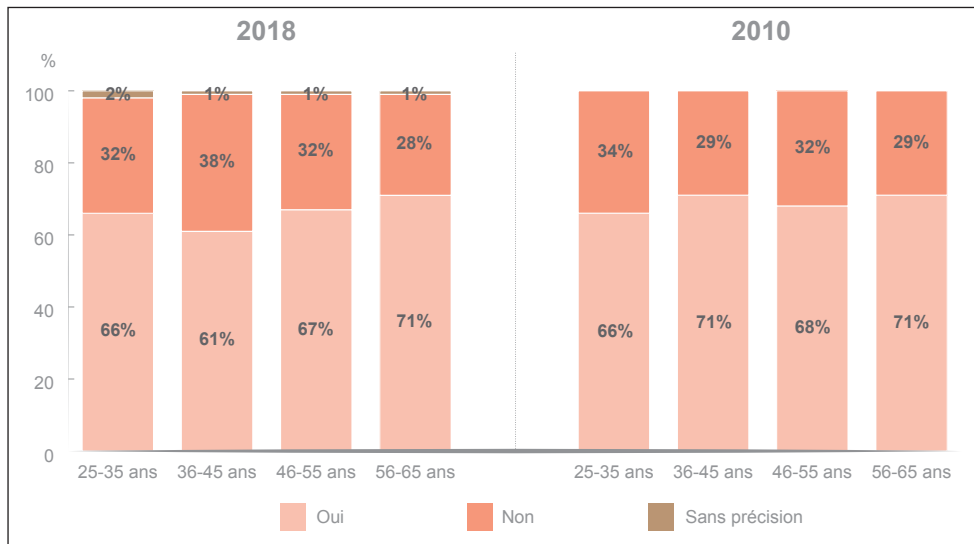




Avez-vous été atteint par une maladie liée au travail?



Prenez-vous le volant en étant toujours en pleine possession de vos moyens?





**Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus**

Secrétariat central SEV
Steinerstrasse 35
Case postale
CH-3000 Berne 6

tél +41 31 357 57 57
www.sev-online.ch

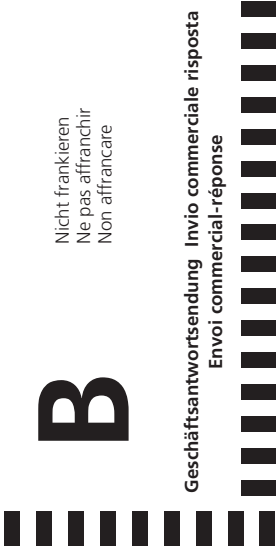




B

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale risposta
Envoi commercial-réponse



SEV

Syndicat du personnel des transports

Case postale 1008

3000 Berne 6





Et si tu adhères maintenant?

Rejoins-nous sans attendre et profite de notre expérience dans le domaine des transports publics. Laisse-nous représenter tes intérêts auprès de ton employeur et sur le plan politique.

Madame Monsieur

Prénom

Nom

Rue, N°

NPA, Lieu

Tél. privé

 Portable

 Professionnel

E-mail privé

Nationalité

Date de naissance

Travail Profession

 Employeur

 Lieu de travail

Temps partiel% Plein temps

En apprentissage/ formation Début

 Fin

Assistance judiciaire Je désire souscrire à la protection juridique privée SEV Multi (CHF 78.-/année)

Journal SEV Je renonce à la version papier et je lis le pdf sur le web

Langue allemand français italien

Date

Signature

Par ma signature, j'accepte les statuts et les règlements en vigueur et je donne mon accord pour que mon employeur/ma caisse de pensions transmette les mutations au SEV et – si tel est l'usage – procède à l'encaissement de la cotisation en la déduisant du salaire ou de la rente.

Recruté par

N° de membre:

