

## Le SEV dans l'alliance anti-TiSA

Le SEV rejoint l'alliance anti-TiSA. Ainsi en a décidé le comité du SEV. TiSA, véritable danger pour les services publics.

Pages 2 et 3

## Fierté ou préjugé?

Quatre oratrices ont animé la journée de formation des femmes. Les exposés auront permis de faire le point sur les rôles homme-femme, actuellement et par le passé.

Page 9



## Le SEV en action

Le personnel romand de RailCare a fait appel au SEV.

Page 20

## Manifestation contre RailFit 20/30

# L'heure de la révolte a sonné

**Plus de 300 militant-e-s du SEV sont venu-e-s à Berne mardi pour s'opposer à RailFit 20/30 et soutenir la délégation de négociations du SEV. Les pourparlers se sont poursuivis jeudi, après notre délai rédactionnel. Les nouvelles fraîches sont à lire sur notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).**

La mobilisation est en marche. En un court laps de temps, le SEV est parvenu à mobiliser plus de 300 employé-e-s des CFF contre RailFit 20/30 et principalement contre les dégradations à court terme: un accès plus difficile à l'invalidité professionnelle et une hausse des cotisations-risques à la Caisse de pensions, à hauteur de 1% du salaire assuré. Dès le 1er janvier prochain.



Actualités et Edito en pages 2 et 3

Les manifestant-e-s sont venu-e-s des quatre coins du pays et de toute les sous-fédérations.

## Pedro Lenz s'exprime sur les chemins de fer suisses

L'écrivain d'Olten n'est pas connu pour être quelqu'un qui mâche ses mots.

Dans l'interview accordée à *contact.sev*, il se montre critique face à la déshumanisation des chemins de fer. Il parle également de ce que peut faire chaque usager du rail pour rendre les transports publics à nouveau un peu plus humains.

Interview pages 6 et 7

## Le direction de l'OFT veut amender les passagers et autoriser les bus longue distance

# Provocation insensée ou voulue?

■ Avec l'entreprise allemande Flixbus, un trajet Zurich-Lyon coûte 19fr. 50. Et celui qui veut descendre à Genève y parvient, malgré l'interdiction du cabotage. Celui-ci protège les entreprises intérieures et le rail subventionné du dumping salarial pratiqué par des entreprises qui ne payent rien non plus pour les infrastructures. Flixbus informe les passagers de l'interdiction de cabotage et indique que le personnel roulant ne peut forcer personne à rester dans le bus. Certes, l'Office fédéral des transports a ouvert une enquête, mais parallèlement son directeur lance l'idée d'amender les passagers. Le Conseil fédéral, dans sa réponse à l'interpellation Giezendanner maintient au contraire que le respect de l'interdiction du cabotage est de la responsabilité

des entreprises. Le chef de l'OFT a lancé un autre pavé dans la mare en affirmant que des bus longues distances pourraient être envisagés là où le rail est saturé. Il n'en fallait pas tant pour qu'une entreprise demande une concession Zurich-Genève pour la moitié d'un billet de train demi-tarif.

*Fli/vbo*

Les bus low-cost chez nos voisins p. 10

## EN VITESSE

Jean-Claude Cochard, président de l'USV pour 2017

Jean-Claude Cochard, membre SEV et retraité du MOB, a été élu fin octobre à la présidence de l'Union syndicale vaudoise pour 2017. Nous sommes convaincus qu'il y fera un excellent travail syndical et lui souhaitons une belle année de présidence!



### 22 000 signatures contre la baisse des prestations CFF

L'ATE (Association transports et environnement) a tiré un bilan intermédiaire positif mercredi du lancement de sa pétition contre la suppression des prestations de vente de billets de train. Elle a déjà récolté 22 000 signatures qu'elle a déposées mercredi au siège principal des CFF. A cette occasion, Evi Allemann, la présidente de l'ATE, a souligné: «Nous sommes pour un service public fort. C'est pourquoi nous voulons des CFF proches de leurs clients.»

En supprimant 52 guichets, les CFF s'éloignent de leur clientèle, en particulier des aînés et des personnes avec handicap, ainsi que de tous ceux qui apprécient le conseil de vente personnalisé. L'ATE demande le maintien du partenariat passé avec des tiers en matière de vente de titres de transport dans les 52 localités concernées ou de trouver des solutions de rechange avec les cantons et les communes. L'ATE va poursuivre sa récolte de signatures jusqu'à fin février 2017 et les remettre aux CFF à la mi-mars. **comm.**

### Manifestation contre RailFit 20/30

# Plus de 300 personnes au siège des CFF

**Mardi soir, 300 militant-e-s du SEV ont manifesté leur opposition à RailFit 20/30 devant le siège des CFF à Berne-Wankdorf. Ils ont même accompagné leur délégation à l'intérieur avec force sifflets, drapeaux et pancartes. Les négociations se poursuivaient jeudi après notre délai rédactionnel.**

La détermination était palpable mardi dès 17h devant le siège des CFF. Plus de 300 employé-e-s des CFF avait rallié le Wankdorf à l'appel du SEV. Des quatre coins du pays. Il s'agissait de venir soutenir la délégation syndicale qui entamait des négociations avec la direction des CFF sur le coup de 18h. Pour mémoire, les CFF veulent rendre plus difficile l'accès à l'invalidité professionnelle et baisser le salaire du personnel en augmentant de 1% du salaire assuré sa participation aux cotisations risques de la Caisse de pensions. Les manifestant-e-s étaient justement venus dire qu'ils refusaient ces deux me-



Les militant-e-s du SEV sont entrés au siège des CFF pour soutenir leur délégation de négociations.

sures ainsi que le paquet global RailFit 20/30, qui prévoit des économies de l'ordre de

Mobilisation réussie, puisque les manifestant-e-s ont envahi le bâtiment des CFF en accompagnant la délégation SEV jusqu'à la salle de négociations, envoyant ainsi un signal clair à la délégation patronale et, globalement, à la direction de l'entreprise. Les négociations se sont poursuivies jusqu'à 20h30 et ont repris jeudi.

#### Un mot: solidarité

Durant les négociations, les orateurs se sont succédé à l'extérieur. Président central ZPV, Andreas Menet a dit sa fierté de voir autant de monde: «Réussir à être si nombreux et nombreuses en si peu de temps n'était pas une évidence. Cette mobilisation est un début.» Son homologue des Travaux, Christian Sutter, a assuré que «la prochaine fois, nous serons 1000». Quant à Bruno Ryf, président de TS Romandie, il est revenu sur le chemin qui a mené à cette manifestation: «On a enterré symboliquement RailFit il y a 6 mois. Maintenant, on est 300. Et la suite, c'est vous qui la déciderez.»

Les motivations du personnel sont multiples. Vice-président ZPV, Pascal Fiscalini n'entend pas voir baisser le niveau des



Des militant-e-s de toutes les régions linguistiques et un mot à la bouche: solidarité!

salaires aux CFF car il est le fruit du travail syndical sur des dizaines d'années. D'autres voix de la base se sont fait entendre. Myriam Bänninger, des ateliers industriels d'Olten, a dénoncé la tactique du salami des CFF qui suppriment des emplois: «Nous sommes les CFF! Nous sommes le Service public! Pas question de trinquer en se faisant sucrer des centaines de francs sur le salaire!»

Il y avait de la solidarité dans l'air. Et René Zürcher, co-président d'AS Ouest n'a pas man-

qué de le souligner. «RailFit concerne tout le monde et ça se voit ce soir. Toutes les sous-fédérations sont représentées!» Une solidarité qui s'est matérialisée par l'entier soutien apporté par le président VPT Gilbert D'Alessandro: «Ce qui vous arrive peut aussi arriver à la VPT. Votre combat est le combat de tous les travailleurs et les travailleuses de transports publics. Il faut faire plier la direction des CFF, dont la vision mène l'entreprise dans le mur!» Une solidarité que le président du SEV,

Giorgio Tuti, a reçu d'outre Gothard puisque la section AS Tessin lui a fait parvenir une photo – poings levés – et un message pour les manifestant-e-s. Loin des yeux, mais pas loin du cœur. Quant à Jean-Claude Cochard, président de l'Union syndicale vaudoise, il a souhaité «bon courage dans votre lutte». «Une lutte qui sera longue», a conclu Giorgio Tuti.

**Vivian Bologna et Markus Fischer**  
Les photos de Jörg Matter sur [www.sev-online.ch/fr/aktuel](http://www.sev-online.ch/fr/aktuel)

### Séance du comité SEV

## Le SEV rejoint l'alliance anti-TiSA

**Lors de la séance du comité du 18 novembre, il a notamment été question des élections au Conseil de fondation de la caisse de pensions CFF (CP CFF) et de l'accord sur le commerce des services TiSA.**

Le comité a décidé de reconduire les quatre mêmes candidat-e-s SEV pour les élections au Conseil de fondation de la CP

CFF. Le SEV avait fait recours et gagné en raison de l'utilisation de mails internes durant la campagne électorale (*contact.sev* n°19) La nouvelle élection aura lieu après la mi-mars. Le comité veut s'engager de manière beaucoup plus active pour la liste commune des syndicats. De même, il souhaite expliquer aux employé-e-s CFF que c'est uniquement en unissant les forces de leurs représentants qu'ils seront protégé-e-s des

idées des employeurs, comme par exemple la rente variable.

#### Pas de TiSA sans vote

Le comité a décidé à l'unanimité de participer à l'alliance contre TTIP, TiSA & Co. C'est un combat mené contre les deux accords internationaux, qui font actuellement l'objet de négociations. En effet, ils constituent une menace pour la démocratie, les conditions de travail, le service public et la

santé publique. Avec TiSA, tous les services qui ne sont pas explicitement exclus dans l'accord seront libéralisés. Les services non mentionnés ou nouveaux ne seront plus régulés; les réglementations en vigueur seront démantelées et ne pourront plus jamais être appliquées, explique Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV. Ce sont les grandes entreprises qui en tireraient profit. Elles pourraient exiger une im-

portante indemnisation de la part des Etats qui pratiquent un protectionnisme illicite. La Suisse veut exclure le service public de l'accord, transports publics inclus. Cependant l'accord comprend des clauses confidentielles sous forme d'annexes qui concernent aussi les transports. Avec TiSA, l'interdiction de circuler la nuit pour les camions et la politique de transfert du trafic de la route au rail dans toute la Suisse pourraient être remises en

question, prévient Daniela Lehmann. Après l'éventuelle conclusion de l'accord en décembre, l'alliance va tout mettre en œuvre pour qu'il passe devant le peuple. Une manifestation internationale a lieu d'ailleurs le 4 décembre à Genève dès 14h (Zone piétonne du Mont-Blanc).

#### Fusions sections LPV acceptées

A signaler encore que la fusion des sections LPV Aare, Emmen-

tal et Lötschberg en LPV BLS a été acceptée à l'unanimité. Le comité a ajouté quelques thèmes à la liste des points forts SEV pour 2017. Ils seront soumis à la séance du mois de décembre, après avoir été complétés par les secrétaires syndicaux-cales. **F/ma**

## ÉDITO

Plusieurs centaines de personnes aux assemblées contre RailFit 20/30 et plus de 300 personnes mardi soir devant et à l'intérieur du siège des CFF. Si ces chiffres ne signifient rien si on les prend de manière isolée, ils sont le miroir d'une tendance au sein du personnel des CFF: la mobilisation est en marche et les employé-e-s ne veulent plus accepter sans broncher d'être traité-e-s avec mépris

«Le train de la fierté est en marche. La direction des CFF aura bien du mal à le freiner.»

Manuel Avallone, vice-président SEV

par une direction coupée de la réalité du terrain.

En un court laps de temps, des employé-e-s de tous les secteurs de l'entreprise et des quatre coins du pays ont décidé de venir à Berne. Et ceux qui n'ont pas pu le faire ont envoyé des messages de soutien et de solidarité.



Derrière les chiffres, il y a surtout des témoignages lâchés lors des assemblées ou en prenant le micro. D'autres prennent leur plume. La parole se libère et les résultats de l'enquête sur la satisfaction du personnel seront connus avant la fin de l'année. Il serait pour le moins surprenant que la perception que nous avons de la grogne soit complètement erronée.

Les réorganisations permanentes, la tactique du salami, le manque de reconnaissance envers le personnel, les suppressions de postes à répétition et les attaques contre les salaires et les prestations sociales sont autant de coups portés à ceux et celles qui font le rail suisse.

Mais cette famille des cheminot-e-s a des ressources et elle le montre. Elle n'est pas là pour défendre uniquement ses conditions de travail et ses salaires. Non, elle descend aussi dans la rue parce qu'elle croit à la qualité du service public. Son attachement à l'entreprise n'est plus à prouver. Et si la résignation a pu guetter, elle ne peut plus se frayer de place, dépassée de toutes parts par la volonté de rester debout.

L'opposition ne fait que commencer et le SEV est prêt à se battre, poussé par la motivation de ses membres et la détermination du personnel CFF.

Le train de la fierté est en marche. La direction des CFF aura bien du mal à le freiner.

## Pour une critique du train

Le monde change, vite. L'accélération des rythmes de vie nous touche tous et bien souvent nous ne demandons qu'à ralentir, et pourtant cette course s'impose à nous. Dans le domaine des transports, on pourrait faire la même observation: le monde change, vite. En quelques années, rien qu'en Suisse, nous avons vécu le développement assez spectaculaire de l'auto-partage, avec Mobility. Plus récemment, le co-voiturage de longue distance a fait une percée, avec les pays voisins en particulier. Les vélos en libre-service commencent à tisser leur réseau. Puis Uber est arrivé, avec les polémiques que l'on sait. Il y a quelques mois, ça a été le tour des autocars de longue distance, qui certes n'ont pas le droit, théoriquement, de prendre des voyageurs pour des déplacements internes à la Suisse, mais vu les tarifs, certains se laisseront tout de même tenter on peut le craindre. Et enfin, il y a quelques jours, ça a été le cas des voitures en libre-service Catch a Car de débarquer... Et ce n'est pas fini... Face à ces nouveaux modes de transports et face aussi aux transformations de la demande de déplacement, certains opérateurs de transports publics sont assez actifs, voire imaginatifs. On citera naturellement Car Postal,

en pointe dans le domaine de l'innovation et les nouveaux services depuis des années, mais aussi les opérateurs de transports publics urbains. C'est ainsi par exemples que les TL font évoluer rapidement leur offre, dans le sud-ouest lausannois en particulier, c'est ainsi aussi que les TPG inventent de nouveaux services comme les lignes express de bus aux heures de pointe. Face à cette injonction à la flexibilité, force est cependant d'observer que les CFF restent de marbre.

Les CFF sont capables de nous dire à quelle minute l'Inter-city pour Berne partira de Fribourg en 2030. Ils peuvent également nous apprendre qu'en 2025, les Inter-regio Genève Yverdon sans passer par Lausanne seront supprimés... Ce n'est certainement pas dans la culture de l'entreprise, mais plus le temps passe, et plus c'est problématique, car la demande de transport change, et vite...

On pourrait se rassurer en se disant qu'il est important que les CFF aient une vision à long terme de leurs services et que

ceux-ci sont intimement

associés à des infrastructures qui se planifient sur des décennies. C'est vrai. Pourtant, on reste songeur lorsqu'on voit que le manque de flexibilité ne concerne pas que la question des horaires de trains, mais touche d'autres secteurs. La politique d'arrêt est elle aussi très figée. Exemple parmi d'autres: Renens. Il s'agit de la deuxième gare en importance du trafic dans le canton de Vaud, mais exclu d'y faire s'arrêter des Inter-city ou des Inter-regio... Ce n'est pas dans les plans! Autre exemple, l'équipement des voitures. Les usagers sont de plus en plus sensibles au confort, et en particulier aux éléments de confort permettant d'utiliser son temps. Ça n'empêche pas les CFF d'acheter des rames Stadler neuves, non équipées de prises et de tables aux places assises alors qu'elles sont engagées dans des relations Regio-express de longue distance, comme Genève Romont ou Genève Vevey. Il ne faut pas s'endormir sur ses lauriers. La Suisse est un des pays au monde où le train est le plus usité. Il s'agit d'un capital à valoriser. Et dans le contexte actuel, le valoriser c'est être flexible et très à l'écoute des attentes des utilisateurs.

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL



Le BLS veut désormais réaliser son nouvel atelier en veillant à intégrer les principaux concernés

## Une stratégie axée sur trois sites

Dans son projet pour remplacer ses ateliers situés à Aebimatte, le BLS a fait un pas en avant. De son point de vue du moins.

Ils prévoyaient de construire à Riedbach, là où un paysan voyait sa ferme disparaître tout en n'ayant rien à dire. Personne n'avait rien à dire, puisqu'il s'agissait de droit ferroviaire. Un point c'est tout. Les politiques eux ont dit non, pas question. Le BLS a alors mis en place un groupe d'accompagnement,



Le nouvel endroit prévu pour l'atelier BLS au lieu dit « Chliforst », à l'ouest de Berne.

chargé d'évaluer des sites alternatifs. Celui-ci a proposé un lieu adapté en septembre dernier, certes à l'ouest de Berne, mais un peu plus loin de la ville. Le point positif de ce

lieu-là: on pourrait y construire directement un grand stand de tir en dessous et trouver l'argent pour cela. Le point négatif: on perd de la surface agricole et même des espaces

de forêt, y compris un passage à gibier.

### Thème de campagne

A Berne, les élections approchent. Divers partis et groupements se sont prononcés contre le nouveau lieu choisi. Le BLS persiste et promet de développer « un projet aussi compatible que possible avec l'environnement et les individus ». Le groupe d'accompagnement, dont les conclusions ont été prises en compte par le Conseil d'administration du BLS, s'est exprimé pour un entretien des véhicules sur trois lieux, alors que le BLS voulait

se concentrer initialement sur deux endroits. L'atelier de Bönigen ne devrait donc pas fermer mais être rénové, pour l'entretien lourd. Le SEV salue cette stratégie sur trois lieux, mais regrette toutefois que l'atelier d'Oberburg disparaisse. Les transferts prévus de postes de travail des deux sites de Spiez et Bönigen devront être organisés au mieux, pour le bien des collaboratrices et collaborateurs. Le BLS prévoit une mise en service vers 2025.

pan/Hes

VMCV – Transports publics de la Riviera vaudoise

# Soudés et solidaires

**L'assemblée générale de la section VMCV a refusé le principe d'une prime unique pour un groupe de personnes. Pour les membres de cette section, la solidarité n'est donc pas un vain mot!**

Une prime uniquement pour une petite partie du personnel? Exclu!

C'est ainsi que se sont prononcés les membres de la section VMCV réunis en assemblée générale début novembre. Ils devaient y discuter du résultat des négociations, menées par le président Enzo Verme et Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV.

Deux points importants au sujet de la caisse de pension et de l'organisation des vacances ont été validés, mais la prime unique de 500 francs pour les personnes ayant atteint le sommet de leur classe depuis trois ans, qui concernait 13 personnes en tout, a été refu-



Les employé-e-s VMCV se sont montrés très solidaires à l'occasion des négociations salariales 2017.

sée. La demande initiale des membres SEV était une augmentation de salaire de 80 francs par mois, pour tous, que la direction a refusée, prétextant les négociations CCT prochaines (en 2017). Les employé-e-s ayant au départ désiré recevoir quelque chose de pérenne n'ont donc pas voulu de la prime proposée.

**Pas de différences entre nous**

L'assemblée a en effet estimé que, l'année ayant été difficile, tous mériteraient cette prime, et non uniquement les anciens. Ils jugent également la somme accordée trop faible. Les membres ont simplement voulu éviter de créer des différences entre eux. Valérie Solano conclut: «Maintenant la direction peut donner la prime, mais ce sera sans l'accord du syndicat». *Henriette Schaffter*

## ■ Le Conseil fédéral veut renforcer le système ferroviaire suisse «Le chemin de fer intégré fonctionne!»

**Le Conseil fédéral a envoyé le message relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) au Parlement. Daniela Lehmann, qui coordonne la politique des transports au SEV, donne son avis.**

**■ Le Conseil fédéral ne veut pas séparer l'infrastructure de l'exploitation, mais conserver le principe de chemin de fer intégré. Pourquoi est-ce primordial pour un service public efficient?**

**Daniela Lehmann:** En Suisse, chaque jour démontre que le chemin de fer intégré fonctionne de manière remarquable dans les transports publics. Il faudrait alors plutôt se poser

la question suivante: y a-t-il de bonnes raisons de remettre en question ce système? Ceux qui plaident en faveur de la séparation, pour des raisons purement théoriques, sont-ils conscients de porter atteinte à un principe qui a fait ses preuves? En outre, aucun exemple pratique ne prouve qu'une séparation entre infrastructure et exploitation pourrait fonctionner dans un petit pays comme la Suisse, qui dispose d'un excellent horaire cadencé étendu sur un réseau qui, aujourd'hui déjà, est très dense. Le chemin de fer intégré repose sur la collaboration entre les diverses parties plutôt que la concurrence. De plus, lorsque l'infrastructure et l'exploitation sont sous le même toit, tout le système en profite.

**■ Le Conseil fédéral a abandonné l'idée de convertir les CFF et le BLS en holdings. Quelles en auraient été les répercussions?**

Il faut rappeler qu'il est totalement incompréhensible que, dans leur premier projet, le groupe d'experts mandatés voulait prescrire aux CFF et au BLS une nouvelle structure organisationnelle en obéissant aveuglément à l'UE. Les structures de holding sont clairement un premier pas en vue d'un démantèlement du chemin de fer intégré. Un autre argument contre un tel modèle est le surcroît inutile de charges administratives. Par ailleurs, d'un point de vue syndical, le danger est que les mêmes standards sociaux ne soient plus appliqués dans toute l'entreprise. *kt/ma*

## CHRONIQUE

### «Oui», évidemment

*La Suisse continue à vouloir exploiter le plus vieux réacteur de la planète: celui de la centrale nucléaire Beznau 1. Eh oui, c'est en Suisse que se trouve le plus ancien réacteur encore en activité. Surprenant, non? Après 47 ans, il est certes actuellement arrêté depuis plus d'une année à cause de problèmes de sécurité. Mais la Confédération a bien l'intention de ne pas interdire la reprise de son exploitation. Le projet du Conseil fédéral, intitulé Stratégie énergétique 2050, ne prévoit ni l'arrêt des centrales nucléaires ancestrales suisses, ni de durée maximale de fonctionnement de ces centrales nucléaires. Il prévoit par contre l'interdiction de construction de nouvelles centrales. Bien. Tant mieux. Mais il faut quand même empoigner le problème des vieilles centrales: c'est ce que fait l'initiative «Pour la sortie programmée du nucléaire», sur laquelle nous voterons ce dimanche 27 novembre. En disant oui à cette initiative, nous fixons une date d'expiration raisonnable pour la production d'électricité nucléaire. Et laissons place ensuite à d'autres énergies, moins dangereuses, renouvelables et génératrices d'emploi. Alors que l'exploitation d'une centrale nucléaire nécessite environ 400 employé-e-s par réacteur, les énergies renouvelables semblent être bien plus grandes génératrices de postes de travail, durables et situés dans les zones périphériques, ce qui a tout pour nous plaire. En Suisse, selon les initiants, la transition électrique aurait un potentiel de près de 10 000 nouveaux emplois et la transition énergétique dans son ensemble de 85 000 nouveaux emplois.*

*Tchernobyl et Fukushima n'auraient pas suffi à nous dégoûter du nucléaire? Comment expliquer qu'on soit d'accord de continuer à prendre de tels risques alors qu'on a les moyens de faire autrement?*

*Cela fait des années qu'on apprend à utiliser le moins d'énergie possible, qu'on éduque nos enfants dans ce sens, qu'on les sensibilise aux économies d'énergie et qu'on oriente les citoyens vers des énergies renouvelables tout en bannissant l'utilisation des énergies fossiles. On a même eu l'impression, un moment donné, que quasi tous les partis politiques avaient compris l'enjeu écologique et qu'on tirait tous à la même corde, vers un développement dit durable. Là, c'est mon côté naïf et optimiste qui parle...*

*Maintenant, lorsque l'on voit l'essor des transports en bus dans une bonne partie de l'Europe (voir dossier), on se demande dans quelle direction on va. Il semblerait bien qu'on soit en train de revenir en arrière. Le citoyen français qui veut traverser son pays à moindre prix peut bien oublier tous ses principes écologiques et choisir le bus, pour sortir moins d'argent de son porte-monnaie. C'est un choix qu'on peut comprendre. Mais c'est là qu'il faut que des décisions politiques interviennent, pour le bien-être durable des habitants de cette planète. C'est aux élus de faire des choix responsables pour leurs pays. La Suisse persiste pour l'instant à protéger le rail face à l'arrivée des bus low cost. Mettons en garde tous ceux qui souhaitent qu'il en soit autrement en les informant bien des conséquences en Europe. Et n'imitons pas bêtement les autres sans se poser de questions.*

*Henriette Schaffter*

L'auteur Pedro Lenz s'insurge contre la déshumanisation et les gares fantômes



## «Le rail renforce la cohésion de la Suisse»

*Pedro Lenz n'est pas un nostalgique, pourtant de nos jours il déplore le manque de contacts sociaux. Dans le domaine du rail il n'y a pas assez de gens et trop d'automates, et tout le monde est pressé, personne ne prend le temps d'être ensemble.*

■ **contact.sev:** Pedro Lenz, vous êtes en tournée en Suisse allemande et au-delà des frontières, avec votre partenaire de scène Christian Brantschen. Faites-vous les trajets en voiture ou en train ?

**Pedro Lenz:** Chaque fois que cela est possible je voyage en transports publics, pour plusieurs raisons : tout d'abord je pars souvent vers quatre ou cinq heures de l'après-midi et les autoroutes sont bondées. Et après une soirée de concentration sur ma lecture, j'apprécie que quelqu'un d'autre pense à ma place pour le chemin du retour. De plus

je n'aime pas trop conduire. Mais si je dois transporter beaucoup de matériel ou s'il est difficile de rentrer après une lecture, alors je prends ma voiture.

■ **Vous devriez être satisfait de ce que vous propose le rail. Mais vous avez la réputation d'être un grand critique des CFF. Dans un article paru récemment vous n'avez pas mâché vos mots (voir encadré). Est-ce que la situation est si grave que ça ?**

Il y a toujours plus de problèmes de locs qui sont immobilisées sur les rails. Alors je me demande si cela vient du fait qu'il y a toujours moins de gens pour faire l'entretien des locs. Je vois que les gens s'impatientent et commentent à jurer contre les employés. Le contrôleur informe par le haut-parleur : « Nous devons être tractés » et les passagers s'énervent, bien sûr contre les cheminots qui se trouvent là. Ils devraient plutôt s'énervent contre les personnes des « niveaux supérieurs » ! J'admire les cheminots sur le terrain, ils donnent le maximum d'eux-mêmes. Ils sont souvent bilingues, ils informent et essaient de calmer les gens. Autre chose : je n'ai pas peur en train, même pas la nuit. Mais c'est un étrange sentiment de savoir qu'un train circule sans le moindre employé CFF à bord.

De mon point de vue, la police ferroviaire ne remplace pas le personnel des trains. Je me sens plus en sécurité lorsqu'un contrôleur « normal » est présent, plutôt que de voir surgir deux policiers qui disparaissent à la prochaine gare. Ils ne me donnent pas l'impression d'être en sécurité.

■ **Vous avez dit que vous trouvez dommage que les gens ne parlent plus entre eux. Est-ce que vous-même, vous faites**

« J'admire les cheminots sur le terrain, ils donnent le maximum d'eux-mêmes ! »

**quelque chose pour promouvoir la communication au cours de vos voyages ?**

Lorsque je suis en route dans un espace public, je ne me bouche certainement pas les oreilles avec des écouteurs par exemple. Des oreilles à l'écoute sont la première condition pour pouvoir communiquer. Parfois je m'énerve à cause des gens qui occupent trois places avec leurs affaires dans un train qui se remplit, et font en sorte qu'on ne leur adresse pas la parole. A ceux-là, je leur parle ! « Excusez-moi, est-ce que je peux m'asseoir ici ? » Cette manière de se comporter est tout et sauf solidaire dans un train bondé. Mais il m'arrive aussi d'entamer une conversation. Je demande par exemple : « Est-ce que vous habitez ici ? » Peut-être qu'au premier

abord, la réponse sera un peu sèche, mais il peut s'ensuivre un dialogue d'ordre public ou privé. J'aime bien les lieux publics mais il faut faire bien attention à prendre garde les uns aux autres. Je ne suis pas de la police, ni un vieux ronchon je crois, mais il m'arrive parfois de dire à un jeune : « Tu as oublié tes cannettes de bière là-bas ! » Il m'arrive d'avoir aussi des conversations tout à fait normales, je suis parfois abordé par des gens qui me con-

naissent. Nous devons de nouveau apprendre à nous parler dans la rue...

■ **Cela relève du comportement privé et les CFF n'y peuvent rien.**

Oui, mais un autre élément vient s'y ajouter : lorsque j'attends dans une gare, je constate toujours la même chose : le soir après six heures il n'y a plus personne, les guichets sont fermés, le chef de gare est parti, il ne reste plus que les automates Selecta, les automates à billets, et sûrement des caméras. Ce sont des lieux fantômes ! Et on se plaint du vandalisme... Je tente parfois de dissoudre cette ambiance glauque en parlant avec les gens. Je demande par exemple : « Est-ce que vous savez si le train qui

va à Berne s'arrête à Gümli-gen ? », quelque chose dans le genre, ou alors quelqu'un me demande quelque chose et je réponds, puis j'ajoute : « Vous êtes aussi en déplacement... » et parfois c'est le début d'une discussion et cela transforme le lieu fantôme en lieu un peu plus vivant. Quand j'étais petit, si je traînais dans une gare, le chef de gare venait me sermonner : « Restez tranquilles les garçons, et ne mettez pas vos chaussures sur les bancs » et ainsi de suite. Rien à voir avec la police, il s'agissait juste d'un contrôle social. J'ai souvent le sentiment que les CFF économisent leurs cheminots et qu'ils doivent employer des policiers à la place. Cet anonymat est terrible ! Nous devons apprendre à vivre ensemble avec les nouveaux paramètres. Maintenant lorsqu'un train arrive en gare, les gens sur le quai se ruent sur la porte dès que le train s'arrête ! Mais laissez donc d'abord les gens descendre !

■ **Avez-vous le sentiment que ce genre de comportement s'est aggravé ?**

Nous n'avons jamais appris à faire la queue. J'étais en Ecosse. Tout le monde connaît la règle là-bas : on fait sagement la queue, et le dernier arrivé se met en bout de file. La plupart du temps il y a de la place pour tous. Ou bien on offre sa place à une vieille



« Un cadre de vie idéal » : Pedro Lenz devant le restaurant « Gleis 13 » à côté de la gare d'Olten.

« Le train me donne l'impression d'être directement relié au monde. »

dame. Lorsque je voyage d'Olten à Langenthal, je peux aussi très bien rester debout pendant 10 minutes, ce n'est pas un problème.

■ **Revenons au train sur la place d'Olten : qu'est-ce que ça représente pour vous d'habiter à côté de la gare ?**

Je dirais deux choses : cela me donne l'impression d'être directement relié au monde. De ma cuisine j'entends les haut-parleurs de la voie 12 faire les annonces en allemand et en italien. Lorsque la charmante voix féminine prononce « binario dodici », je sais qu'il s'agit du train vers Chiasso ou Milano Centrale. Et la minute d'après un train file vers Hamburg... J'aime aussi beaucoup observer les trains sur lesquels des camions sont chargés. Pour moi c'est un poème ! Mais il y a autre chose : il y a fort heureusement encore des kiosques ouverts et le dimanche, je

peux acheter mon journal. Cela montre quand même que l'endroit est vivant. Lorsque je rentre le soir assez tard d'une lecture, je ne dois pas prendre de taxi. J'arrive et déjà, je suis à la maison. C'est génial ! Pour prendre le train je sors de chez moi lorsque j'entends l'annonce au haut-parleur !

■ **Vous connaissez les cheminots, vous avez effectué un apprentissage de maçon puis, dans un deuxième temps, une maturité suivie de quelques semestres d'études. Vous sentez-vous, en tant qu'artiste, plutôt comme un travailleur ou un intellectuel ?**

J'aimerais relier ces deux mondes. Dans notre pays on en a la possibilité, un travailleur peut lire un livre et un intellectuel peut manier aussi la truelle. Des contrôleurs que je connais étaient autrefois maçons, d'ailleurs c'est là que nous nous sommes connus.

L'un d'eux a dit : « Je veux me reconverter en contrôleur ! » Un italien qui a pris la nationalité suisse m'a dit : « Je vais travailler aux CFF car là, je pourrai utiliser mes connaissances des langues. » J'ai travaillé en tant qu'étudiant à la gare de triage de Berne, pour charger et décharger les wagons marchandises de Cargo Domicile. Je n'ai aucun problème à côtoyer des travailleurs, je ne suis pas sûr de pouvoir dire la même chose des intellectuels... Lorsque j'entends les CFF parler de « Railfit », « Rail City », etc. je me demande si c'est vraiment ma langue, ou mon monde. Qui peut bien avoir de telles idées ? Sûrement pas un cheminot... cela ne vient pas d'un cœur de cheminot. Avoir un poste aux CFF est quelque chose de spécial. Les CFF ne sont pas n'importe quelle entreprise. Ils renforcent la cohésion de la Suisse. Si j'arrive à Genève, je sais que le train fonctionne car c'est une institution suisse, comparable à l'armée (dont je ne suis pas

particulièrement fan...). Il ne s'agit pas de « suissitude » ni de bavardage en l'air mais bel et bien d'une véritable cohésion. C'est pourquoi le rail a une grande importance. Je dois absolument vous dire encore quelque chose à ce sujet : j'étais en Ecosse et là-bas les trains sont privatisés. Une horreur ! Personne ne sait plus rien faire, personne n'est capable de donner une réponse, les prix changent selon l'heure et les circonstances. Moi je peux me débrouiller pour trouver les informations sur mon mobile mais comment font les personnes âgées qui n'ont pas l'habitude de voyager ? Elles auraient besoin d'un guichet où on leur donnerait des informations : « Prenez ce train pour Zurich, je vous écris l'horaire, ensuite vous prenez le passage sous-voies, vous avez le temps pour changer de train... » J'ai un grand respect pour les contrôleurs que l'on rencontre encore dans les trains. Ils font vraiment du bon travail.

Questions posées par Peter Anliker

### BIO

**Pedro Lenz** a 51 ans, il est né à Langenthal mais habite aujourd'hui à Olten, la ville des cheminots. Depuis 2001, Pedro Lenz travaille en tant qu'écrivain à plein temps. Il écrit souvent en dialecte. Il participe à divers projets de scènes et écrit des textes pour la radio. Il a du succès en particulier avec le roman « Der Goalie bin ig » (2010) qui en est à sa septième édition et est traduit en six langues. Il fait même l'objet d'un film. Mis à part les livres de Lenz on peut trouver des CD et des livres-audio. Actuellement, il est en tournée dans toute la Suisse allemande avec le nouveau roman « Fanny » (la plupart des représentations sont complètes). Parmi les nombreux prix octroyés à Pedro Lenz, mentionnons le prix de littérature de la Centrale suisse de formation des travailleurs en 1994 et le prix culturel de l'Union syndicale suisse USS en 2010. [www.pedrolenz.ch](http://www.pedrolenz.ch)

### LA CITATION

Dans un article paru le 26 septembre dans un journal de Suisse alémanique, Pedro Lenz a écrit que l'on pouvait interpréter ainsi le message donné par les CFF : « Tu n'es pas servi mais au moins tu es filmé. Tu n'es plus accompagné mais au moins tu es contrôlé. Tu n'es plus un client mais un usager. » Et maintenant nous apprenons que les CFF supprimeront 1400 postes de travail. Les employés CFF qui resteront devront fournir encore plus d'efforts. La rentabilité passe avant le service. La déshumanisation continue. Le programme se nomme « RailFit. »

Le système informatique SOPRE donne du fil à retordre à ceux qui doivent l'appliquer

# Un système plein de lacunes

**Andrea Lauber est planificateur du personnel des trains. Il en a vu de toutes les couleurs depuis début juin 2016, c'est-à-dire depuis le moment où les CFF ont décidé d'introduire SOPRE, coûte que coûte.**

Andrea n'est pas le seul dans son cas: ses collègues au-delà du Gothard sont confrontés aux mêmes lacunes informatiques qui leur compliquent beaucoup le travail.

La ZPV a déjà pris plusieurs fois position contre ce programme plein de trous, comme le fromage! Ce ne sont pas moins de 1700 cas de dysfonctionnements qui ont été signalés de juin à octobre, alors que le programme était censé être



Un programme informatique impopulaire, avec de nombreuses lacunes...

avant-gardiste. Et bien sûr, entre-temps, les coûts enflent, comme un soufflé. La facture risque bien d'être salée. **Andrea Lauber** explique: «Je ne

comprends pas pourquoi on a voulu introduire ce programme à tout prix début juin, sans l'avoir expérimenté auparavant. Car maintenant c'est un

croix, un supplice pour ceux qui doivent l'utiliser au quotidien.» Le problème principal est son manque de fiabilité: «Il y a encore trop de trous noirs à résoudre. Tout devient bien plus difficile pour nous avec SOPRE, rapporte Andrea Lauber, toute information doit être prise avec

des pincettes, les données ne coïncident pas entre les différents écrans et nous ne pouvons pas intervenir pour corriger les comptes.»

Mais ce n'est pas tout. «Les trains ne sont pas visualisés correctement ou sont même manquants. Cela ne nous permet pas de travailler en toute sérénité. Nous sommes toujours sur le qui-vive. Bien sûr, les responsables sont au courant mais nous sommes en permanence en situation d'urgence. Le programme devrait permettre un dialogue entre différentes plateformes mais apparemment c'est plutôt un dialogue de sourds. Il est normal qu'un nouveau programme nécessite une période d'adaptation et quelques difficultés de mise en route, mais là c'est différent. Les CFF ont commencé à le tester il y a cinq ans et son introduction a été reportée à plusieurs reprises. Mais à un

moment donné, les hautes sphères ont apparemment décidé qu'il serait introduit coûte que coûte début juin 2016. Pour les mécaniciens de locomotives en revanche, l'introduction a été sagement repoussée d'une année.»

La stupéfaction d'Andrea Lauber n'en finit pas là: «J'ai 62 ans dont 42 ans au service des chemins de fer. J'ai eu affaire à cinq programmes informatiques et celui-ci est vraiment le pire. Nous continuons à avoir des problèmes avec les indemnités et il a été conseillé aux collègues de tenir un décompte à part. Nous avons aussi rencontré des problèmes pour assigner les tours de réserve.»

Les collègues travaillant dans le reste de la Suisse, qu'Andrea rencontre chaque mois, partagent sa douleur. «Ici, c'est un petit dépôt avec environ 150 personnes, mais à Zurich, ils ont 500 employé-e-s à gérer et les problèmes sont encore plus nombreux. Il n'y a pas que le trafic longues distances, mais il y a aussi le trafic régional et les relevés de fréquence.»

A noter également que nombreux sont ceux qui ont été détachés de leur poste de travail habituel pour prêter main forte aux programmeurs. SOPRE engendre, lentement mais sûrement, un certain épuisement parmi le personnel, qui a lancé une pétition (voir encadré) demandant des corrections immédiates du système.

Françoise Gehring/Hes

## PÉTITION

### Stop aux irrégularités SOPRE!

Le personnel des trains est confronté, depuis l'introduction du système SOPRE en juin dernier, à de nombreux couacs, entraînant des irrégularités dans la gestion du temps et des indemnités. La sous-fédération ZPV a fait part aux responsables de son mécontentement dès le départ et des corrections ont été amenées au fur et à mesure. Durant ces derniers mois, les représentants SEV, ZPV et CoPe ont en effet maintenu un contact régulier avec la

direction de la Gestion du Trafic (VM) afin d'apporter toutes les améliorations nécessaires à ce programme et afin que les employé-e-s concerné-e-s en pâtissent le moins possible. Cependant, à l'approche de la fin d'année, la situation est préoccupante: il faut absolument que le système soit fonctionnel, sans bugs, pour le passage de 2016 à 2017. A ce jour, des problèmes subsistent et les membres SEV s'inquiètent. **Andreas Menet**, président

central ZPV, et Jürg Humi, secrétaire syndical SEV ont remis une pétition signée par 856 collaborateurs à la direction VM à Berne, le jeudi 10 novembre dernier. La pétition demande que les corrections nécessaires soient immédiatement effectuées. Jürg Humi explique que le SEV souhaite également que les employé-e-s ayant subi des inconvénients soient dédommagé-e-s, par du temps supplémentaire par exemple.

Hes

Abonne-toi dès maintenant à la newsletter de [contact.sev](mailto:contact.sev):  
[sev-online.ch/fr/newsletter](http://sev-online.ch/fr/newsletter)



Journée de formation des femmes SEV

# Les rôles des genres en mutation

**Les femmes SEV se réunissent traditionnellement fin novembre pour leur journée de formation. La cuvée 2016 fut très théorique, mais intéressante, avec quatre intervenantes ayant exposé les fruits de leurs recherches devant l'assemblée.**

Lucie Waser, déléguée à l'égalité des chances au SEV, et Manuel Avallone, vice-président SEV, ont accueilli les nombreuses participantes à Berne.

## Rose et bleu, dès la naissance

Première oratrice, Andrea Maihofer travaille à l'Institut pour la recherche sur les genres à l'Université de Bâle. Ses études sont



Andrea Maihofer

basées sur le partage du travail dans les foyers et sur l'évolution des familles. Elle se concentre également sur la formation et la carrière des jeunes en Suisse. Lors de sa présentation, elle a rappelé combien un bébé, dès qu'il est né, est traité différemment, selon qu'il soit fille ou garçon. Et combien les parents qui ne font pas cette distinction sont critiqués. On va en effet dire «comme la petite fille est mignonne» tandis que «le petit garçon est tel-



Violette Wicky et Marie-Thérèse Godel quittent la commission des femmes SEV, après des décennies de travail syndical.

lement costaud». Andrea Maihofer a énuméré toutes sortes de préjugés encore très forts dans notre société. A l'aide de nombreuses images, elle a illustré ses propos de façon parlante et ludique.

## Mobilité: images fortes

Johanna Rolshoven, de l'Institut d'anthropologie culturelle de l'Université de Graz, a également présenté un exposé très illustré, mais traitant cette fois-ci de la mobilité et du lien avec les genres. Les images collectées rappellent combien



Johanna Rolshoven

les femmes étaient «quantité négligeable» le siècle passé, pour tout ce qui concerne la technique et le sport motorisé,

entre autres. Les études sur la mobilité étaient faites par des hommes, pour des hommes. On a longtemps pensé que les représentants du sexe masculin étaient plus mobiles que les femmes, ce qui n'était pas du tout le cas! Les femmes se déplacent davantage à pied et en transports publics et sont écologiquement davantage responsables, mais elles ont longtemps été perçues comme trop fragiles pour se déplacer seules! Quant aux grands champions de Formule 1, de cyclisme, etc., ce ne sont bien sûr que des hommes. Johanna Rolshoven a ensuite cité toute une série de femmes pionnières dans des mondes

d'hommes, comme l'aviation ou les chemins de fer par exemple. Ce sujet n'a pas manqué de susciter la discussion en fin d'exposé, nombre de femmes présentes ayant été confrontées à des difficultés pour entrer dans le monde du rail. En fin de journée, Lucie Waser a pris congé de Violette Wicky et Marie-Thérèse Godel, toutes deux membres de la commission des femmes depuis des années (20 ans pour la première et depuis le tout début, donc 31 ans pour la seconde). Quant à la prochaine journée de formation, elle aura lieu le 24 novembre 2017 et traitera de la gestion de la violence. **Henriette Schaffter**

## INFO

# L'image corporelle domine

«Chères personnes avec menstruations», c'est ainsi que la philosophe et auteure Regula Stämpfli a salué ses «spectatrices», parce que c'est bien un spectacle qu'elle a présenté lors de la journée des femmes. Elle a expliqué les changements intervenant au niveau des rôles des genres, d'un point de vue philosophique: «L'image individuelle s'est dégradée en image corporelle: années,



Regula Stämpfli

chance que les hommes d'apparaître avec une photo au lieu du nom et de la fonction. Au niveau médiatique, les individus, et surtout les femmes, n'ont de valeur que corporelle. L'appel final de Regula Stämpfli face à son public: «Ne laissez pas tomber, soyez furieuses et dites stop, ça suffit avec ces inégalités!»

kilos et centimètres nous définissent.» Cette image individuelle définit la politique, l'économie, la culture et les médias. «Dans les médias, le modèle est toujours le même: la femme pose les questions et l'homme répond.» Selon elle, les femmes ont huit fois plus de



Marta Kwiatkowski

Numérisation à tout va

La dernière oratrice de la journée, Marta Kwiatkowski de l'Institut Gottfried Duttweiler, mène des recherches dans le domaine de la numérisation. Elle a abordé l'évolution exponentielle de la technologie et cité une étude de marché de Daimler Benz datant de 1900: «La demande mondiale de voitures ne dépassera pas le million, en particulier en raison du nombre limité de chauffeurs.» L'évolution, totalement inattendue, comporte des mégatrends, comme par exemple la globalisation. «Un mégatrend n'est par contre jamais seul, il est toujours accompagné d'un «Gegen-

trend» (tendance inverse)», a expliqué Kwiatkowski. La numérisation à tout va est en effet suivie de la «digital detox», la volonté de tout éteindre. La numérisation rend toute la société plus fluide et les frontières entre sphère privée et sphère publique, entre le monde du travail et celui des loisirs, s'amenuisent. La perception spatiale, ou géographique, disparaît. Nous sommes toujours plus reliés et la mobilité s'améliore. Une participante un peu inquiète s'est hasardée à demander: «Est-ce vraiment encore un monde viable?» L'oratrice a répondu ainsi: «Nous grandissons dans cette société. Certains sont des «digital natives», qui ont grandi avec le tout numérique et ne connaissent rien d'autre.» **kt/Hes**



Plusieurs intermèdes musicaux ont ponctué la journée, avec le groupe «Jamais le matin», chantant dans plusieurs langues.

Bus longues distances: libéralisation et conséquences dans les pays voisins

« Les conducteurs sont notés par les passagers, via des applications sur leurs smartphones. Leur salaire dépend donc de l'humeur du voyageur... »

Fabian Tosolini, secrétaire général adjoint CFDT Transports et Environnement



# Libéralisation: les exemples à ne pas suivre

En Allemagne et en France, les bus longues distances sur le territoire national sont autorisés depuis 2013, respectivement 2015. Voici un tour d'horizon des conséquences sur le rail et sur le personnel dans ces deux pays. La Suisse est heureusement encore loin de cette situation, mais la vigilance est de mise, surtout actuellement (voir en Une).

En France, une ordonnance datant de 1945 accordait à la SNCF le monopole des transports terrestres longues distances. C'est pourquoi les lignes domestiques d'autocars étaient quasiment inexistantes jusqu'à il y a peu. Mais le cadre a été fortement assoupli ces dernières années. Tout d'abord, des lignes entre des villes françaises et européennes ont été ouvertes et le cabotage, interdit jusqu'en 2009, a été autorisé. Les passagers pouvaient ainsi dès lors voyager entre deux villes françaises en bus, mais uniquement si la liaison était internationale (exemples: la ligne Paris-Turin par Lyon et la ligne Paris-Barcelone par Perpignan). La première étape était franchie.

## Libéralisation quasi totale

Le pas suivant a été l'autorisation d'exploiter des lignes de bus sur le territoire national, pour autant que les distances dépassent les 100 kilomètres. Dès août 2015 en effet, la loi Macron libéralise le secteur, presque totalement. Pour un trajet plus court, l'entreprise de bus doit certes demander une autorisation, mais les régions voulant s'y opposer doivent démontrer elles-mêmes très rapidement que ces lignes de bus mettent en péril les trains régio-

naux, à savoir le service public existant.

## Prix attractifs, au détriment de qui?

L'ouverture massive de lignes de bus à travers la France à des tarifs très attractifs a donc suivi. Plusieurs grandes compagnies ont investi le marché français. La part de voyageurs utilisant l'autocar reste encore très marginale par rapport à ceux qui prennent le train, mais la croissance est rapide. Même si, comme l'explique Fabian Tosolini, secrétaire général adjoint de la CFDT Transports et Environnement, « l'entreprise Megabus a déjà mis la clé sous le paillason ». « Il faut dire que c'est un modèle économique difficilement viable. Les prix d'appels de 1 euro pour faire Paris-Bruelles ne sont déjà plus d'actualité », poursuit-il.

Pour les autorités, la libéralisation devait permettre la création de nombreux emplois. Mais en octobre 2016, le total de postes créés serait de 1430 seulement, au lieu des 22000 annoncés. Pour Fabian Tosolini, « ces créations d'emploi ont eu lieu, oui, mais pas autant que prévu. Ce sont souvent des temps partiels qui se sont transformés en temps pleins ».

La SNCF, elle, a lancé sa propre compagnie de bus, Ouibus, qui est en tête du secteur. Les

clients, surtout des jeunes et des seniors moins sensibles aux temps de trajet, sont attirés par les prix bas pratiqués. C'est le côté positif de l'arrivée de ces compagnies low cost, qui redonne la possibilité de voyager aux moins fortunés.

## Concurrence faussée

Ces entreprises de bus ont toutefois trois fois moins de frais que la SNCF, ce qui fausse la concurrence. Les compagnies ferroviaires doivent s'acquitter de coûts d'exploitation pour le rail, l'entretien et l'énergie notamment. Les responsables des compagnies de bus pratiquent quant à elle dès le début des prix d'appels, pour créer l'habitude du car en France, même si ces tarifs ne sont pas viables sur le long terme. Fabian Tosolini explique: « Les petites entreprises françaises qui travaillent avec

ces grandes compagnies (sur le système de franchises) veulent avoir le pied à l'étrier pour la suite. Mais actuellement, ils ne s'en sortent pas, économiquement parlant: le prix des billets ne couvre pas l'essence, les salaires, les péages, etc. »

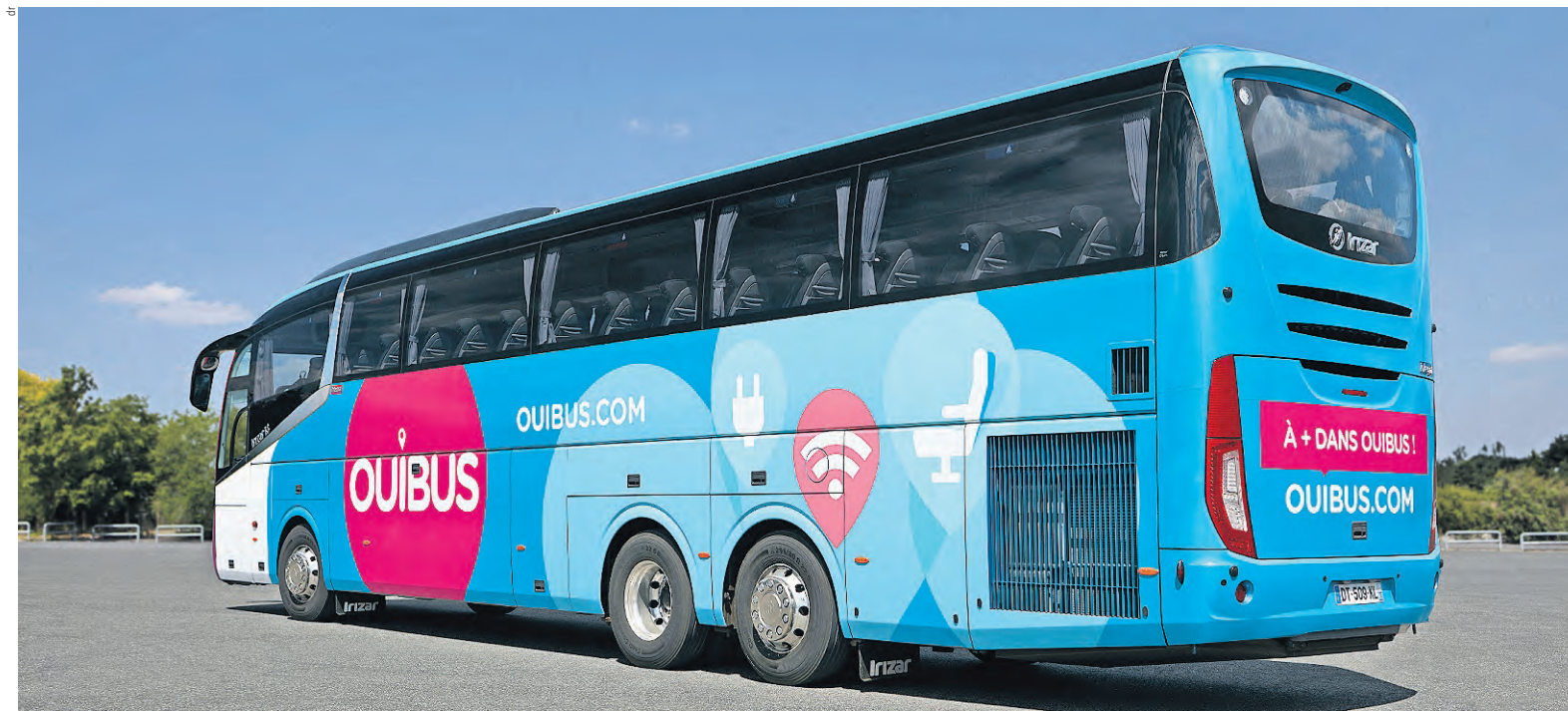
En ce qui concerne le personnel, il semblerait que 98 % des employés travaillant sur les lignes françaises soient des résidents français. Le problème de la main-d'œuvre étrangère traversant la France et payée nettement moins que les salaires usuels du pays n'a pas cours en France, contrairement à ce qu'on pourrait craindre dans notre pays. Mais les salaires sont en train de baisser dans la branche bus. Alors que les premiers chauffeurs avaient été engagés sous la convention collective Grand Tourisme, les suivants n'ont plus les mêmes conditions

du tout. « D'environ 2000 euros de salaire mensuel, on est passé à 1500 euros environ. Notre travail en tant que syndicat est d'accompagner ces salariés, qui bénéficient de rémunérations injustes. De plus, ils sont notés par les passagers, via des applications sur leurs smartphones. Leur salaire, ainsi que leur accès au travail, dépend donc de l'humeur du voyageur... Si le passager est mécontent de son trajet, il peut sanctionner le conducteur. Ça, c'est inadmissible », déclare Fabian Tosolini. Les principales revendications des syndicats français? Obtenir des rémunérations justes et limiter la concurrence intermodale (entre route et rail). Là où il y a des clients pour tout le monde, sur la ligne Paris-Lyon par exemple, ce n'est pas un souci. Mais sur les parcours moins fréquentés, où l'on pourrait voir les lignes ferroviaires disparaître à long terme, l'inquiétude est réelle. Le jour où la ligne de train a disparu et que les compagnies de bus décident de désertir par manque de rentabilité, qu'adviendra-t-il des habitants? Actuellement, aucune ligne de train n'a encore fermé, à la connaissance de Fabian Tosolini, mais les trains de nuit sembleraient menacés.

Henriette Schaffter



En Angleterre, les trajets longues distances se font en bus depuis le début des années 80.



La SNCF a créé sa propre compagnie de bus longues distances, quitte à concurrencer ses lignes de chemins de fer.

## Le marché allemand des bus longues distances est dominé par Flixbus et marqué par le dumping salarial et social

En Allemagne, les bus longues distances ont obtenu le feu vert en 2012, lorsqu'un jugement du tribunal a réussi à supprimer la protection du trafic ferroviaire longues distances. contact.sev a demandé à Dieter Schäffer, de mobifair, quelle est l'expérience allemande en la matière.

■ **contact.sev:** Les bus longues distances ont-ils mené à la suppression de lignes ferroviaires?



Dieter Schäffer: Je ne suis pas au courant de la suppression de lignes ferroviaires. Cependant les exploitants de lignes régionales, par exemple les entreprises privées comme Agilis, se plaignent de la concurrence des bus longue distance et du débauchage de leur clientèle. Mais comme les arrêts des bus longue distance sont au moins à 70 kilomètres les uns des autres, le trafic régional est moins touché.

■ **Comment ont réagi les compagnies de chemin de fer à cette nouvelle concurrence?**

La DB SA est le seul prestataire vraiment présent dans le trafic ferroviaire grandes lignes, les autres compagnies « privées »

comme HKX ou les compagnies étrangères n'ont que 5 % des parts du marché. La DB SA a renoncé à faire des hausses de tarif, au lieu de cela elle a opté pour des « offres spéciales » et des « prix réduits ». Mais la pression sur les coûts est de nouveau mise en avant dans le cadre des négociations contractuelles, en tant qu'argument contre une possible augmentation des salaires pour le personnel.

■ **Est-ce que le rail s'immerge dans le marché des bus longue distance?**

Plus maintenant. Avant la libéralisation du marché, on ne délivrait pas de concession pour l'exploitation d'une ligne de bus longue distance lorsqu'il y avait une grande ligne ferroviaire qui assurait le transport sur le même tronçon. La DB exploitait les lignes de bus par le biais de filiales directes, aussi des lignes de bus longue distance, surtout vers Berlin et retour. La DB n'arrivait pas à décider si elle voulait ou non entrer sur le marché des bus longue distance. Elle a fait un essai seulement en 2015 avec la marque BLB (Ligne de bus de Berlin). Elle a terminé cet essai à fin octobre 2016 avec une perte de 20 millions. Elle continue d'exploiter quelques lignes sous le nom IC Bus, surtout vers les pays

limitrophes, par exemple pour aller de Nuremberg à Prague.

■ **Est-ce que les bus longue distance peuvent utiliser les grands axes routiers sans payer de taxe?**

Oui. Cela doit protéger les « jeunes marchés » d'une surcharge de coûts. Mais ça donne lieu actuellement à de violentes critiques et à pas mal de discussions. Actuellement, on aimerait aussi exonérer les bus de la taxe d'utilisation pour les grands axes routiers après 2017. C'est le plan des sociaux-démocrates et nous soutenons cette vision des choses. De plus, l'énorme croissance de la branche des bus longue distance ne surcharge pas seulement les grands axes routiers mais aussi les villes: pour pouvoir harmoniser le trafic d'agglomération avec l'arrivée des bus longue distance, les villes et communes doivent résoudre toute une série de problèmes qui concernent la fluidité du trafic et le financement. Seules quelques grandes villes (Berlin, Hambourg, Munich, Nuremberg) ont des gares routières centrales ou ont prévu d'en construire (Francfort). Le financement n'est pas réglé de manière uniforme: dans certains endroits il se fait seulement pas le biais des impôts, dans d'autres il y a des taxes.

■ **Est-ce que les bus longue distance ont un avantage sur le plan de la concurrence par rapport au rail car dans cette branche, les conditions d'engagement et de travail sont plus mauvaises?**

Oui, on peut parler ici de dumping salarial et social. Les choses sont ainsi car la société Flixbus, qui a presque le monopole actuellement (avec à peu près 90 % du marché), n'a en fait qu'un seul bus qui lui appartient mais elle travaille dans toute l'Europe avec quelque 250 sous-traitants, ce qui totalise environ 1000 bus. Cela signifie que les chauffeurs et chauffeuses de bus ne sont pas des employés de Flixbus mais d'autres petites ou moyennes entreprises. Ainsi les salaires peuvent varier passablement et comme les entreprises veulent aussi faire du bénéfice, elles paient moins leur personnel de conduite. De plus, quelques entreprises de bus longue distance d'autres pays d'Europe sont également actives en Allemagne, surtout en tant que sous-traitants de Flixbus. Cependant, la DB et Euro-lines engagent aussi des sous-traitants venant d'Europe de l'Est.

■ **Les entreprises de bus étrangères roulant en Allemagne doivent-elles respecter les salaires minimums alle-**

mands et les autres prescriptions allemandes?

Ces entreprises sont contraintes de verser le salaire minimum de 8 euros 50 prévu par la loi pour autant qu'elles soient actives en Allemagne et pas seulement en transit. Les conditions d'engagement minimales et les prescriptions liées aux heures de conduite sont appliquées à tous les employés, étrangers inclus.

■ **Que peuvent faire les syndicats pour obtenir de meilleures conditions d'engagement et de travail?**

Il est difficile de répondre à cette question car ce secteur ne se laisse pas facilement approcher par les syndicats. Normalement c'est le syndicat Verdi qui est compétent pour le domaine des bus et des camions. Verdi est organisé de manière décentralisée et cela amène des conventions collectives très différentes dans les 16 Etats fédérés. Et l'organisation de chauffeurs de bus ou de camions étrangers pose encore plus de problèmes. **Questions: Fi**

\* *mobifair est une association allemande qui se bat pour une concurrence fair-play dans le domaine des transports.*



Assemblée ZPV région Centre à Airolo

# Appel à l'unité lancé au Gothard

**Les dépôts de part et d'autre du Gothard se sont unis pour défendre tous les professionnels qui ont permis aux chemins de fer d'être ce qu'ils sont aujourd'hui.**

Le personnel des trains avait choisi le Gothard, lieu symbolique, pour exprimer sa résistance, au nom de toutes celles et ceux qui travaillent aux CFF. Ils condamnent en effet le programme RailFit 20/30 qui attaque des postes de travail, mais aussi des acquis sociaux. Les autorités SEV et ZPV, par le président Giorgio Tuti et le président central Andreas Menet, l'ont répété mercredi 16 novembre à Airolo. Pascal Fiscalini, vice-président ZPV et Marco Belloli, président ZPV Tessin, se sont joints à eux en début d'assemblée.

## Accompagnement au Gothard

«Le personnel des trains travaille depuis longtemps en sous-effectif au Tessin. La patience des employé-e-s a été

mise à rude épreuve vu les retards fréquents et les lacunes du matériel roulant, même si ceux-ci ont toujours fait preuve d'un grand professionnalisme.» Le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini n'y est pas allé par quatre chemins. Il s'est exprimé également sur la décision de non-accompagnement des trains sur l'ancienne ligne du Gothard. Les CFF ont encore la concession jusqu'au 31.12.2017 et ont prévu de renoncer à mettre du personnel des trains sur cette ligne dès le prochain changement d'horaire, alors que ce tronçon est attribué au trafic longues distances.

Andreas Menet a quant à lui parlé du quotidien de sa sous-fédération, avec des dossiers comme l'accompagnement des trains, les BAR et SOPRE (voir article page 8). La section de Lucerne a d'ailleurs remis à Giorgio Tuti une résolution demandant une intervention directe du SEV sur ce dernier point. Les quelque septante participants à l'assemblée ont également pu exprimer leurs



Réunis à Airolo, les membres de la région Centre de la ZPV ont lancé un appel à l'unité contre RailFit.

préoccupations devant les nombreux changements auxquels ils doivent faire face et qui ont un impact direct sur

leur travail au quotidien. «Le train était notre maison et aujourd'hui nos compétences et notre professionnalisme sem-

blent ne plus compter du tout», a conclu Belloli.

Françoise Gehring/Hes



**Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals**  
**Syndicat du personnel  
des transports**  
**Sindacato del personale  
dei trasporti**

Avec ses quelque 41 000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics.

Nous cherchons pour avril/mai 2017 ou selon entente un-e

## Secrétaire syndical-e à 100% pour notre secrétariat régional de Bellinzona

En tant que nouvelle collaboratrice ou nouveau collaborateur, vous traitez les dossiers syndicaux et relatifs aux conventions collectives de travail dans le domaine des entreprises de transports publics. Vous préparez les négociations, vous dirigez les délégations de négociation, vous accompagnez les cas particuliers lors de conflits professionnels et soutenez nos militants des sections dans leurs activités ainsi que dans le recrutement des membres. Vous soignez de manière autonome les contacts avec nos membres ainsi qu'avec les autorités publiques et politiques. Des capacités rédactionnelles sont également souhaitées pour collaborer à la rédaction de notre journal syndical *contatto.sev*. Au secrétariat régional, vous êtes l'interlocuteur des médias régionaux, vous faites en outre des traductions écrites et simultanées.

Vous avez acquis une expérience professionnelle de plusieurs années dans une entreprise de transports publics ou dans un syndicat. Vous connaissez le SEV et ses structures, savez négocier, disposez d'une bonne capacité d'imposer votre point de vue et aimez communiquer. Vous êtes en mesure d'organiser vous-même votre travail, êtes apte à travailler en team, avez une bonne résistance au stress et arrivez à garder votre sang-froid dans toutes les situations. Des connaissances en matière de droit du travail et des assurances sociales, ainsi que dans les questions de politique des transports et de politique syndicale sont requises. Une expérience dans la gestion de projets et la direction de négociations est vivement souhaitée.

Vous êtes prêt-e à vous investir pour défendre les intérêts de nos membres. De langue maternelle italienne, vous avez de très bonnes connaissances de l'allemand. Si vous parlez aussi français, ceci représente un avantage. Vous vous exprimez par écrit dans un style sûr et n'avez aucune crainte à vous produire en public.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes.

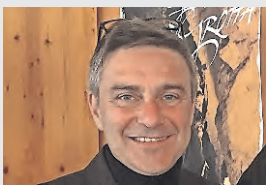
Ce poste vous intéresse? Adressez votre postulation complète à Madame Miriam Brand, cheffe du personnel, jusqu'au 16 décembre 2016. SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6, miriam.brand@sev-online.ch

Pour d'autres renseignements, veuillez vous adresser à Giorgio Tuti, président SEV, tél. 031 357 57 57.

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## GIORGIO TUTI

### La libéralisation, un rouleau compresseur



La libéralisation, qui a commencé à se développer dans les années 90, est un train lancé à toute vitesse qui n'arrive plus à s'arrêter. Le président SEV, Giorgio Tuti, l'a très bien expliqué lors de la journée ZPV à Airolo, insistant sur le fait que le SEV a dénoncé ses effets dès le début. «La libéralisation, ça signifie ouvrir les marchés et les mettre à disposition des divers prestataires: en d'autres mots, c'est la concurrence entre les entreprises, qui en font payer le

prix à leurs salarié-e-s.» Et cela se traduit inévitablement par une augmentation de la pression, ce qui a l'effet d'un rouleau compresseur. Cette idéologie néolibérale a même ses fans au sein de l'OFT, il n'y a qu'à voir la stratégie 2030. «Personne ne regarde en arrière pour comprendre quelles sont les véritables conséquences d'un tel choix. Je vous le dis: il n'y a jamais eu aucune baisse de prix mais des péjorations des conditions de travail. Il n'est pas possible d'ouvrir le marché à la concurrence sans définir des conditions cadres. Et notre détermination est inébranlée.» A noter que la lutte contre la libéralisation se fait également au niveau de l'ETF. *frg/Hes*

## ■ Lausanne

## Les sections CFF se retrouvent autour d'une raclette



Ambiance chaleureuse. Les racleurs à la fête ci-contre. Le secrétaire syndical Daniel Froidevaux répond aux questions ci-dessous (à droite sur la photo).

**Quelque 50 personnes sont venues passer un moment convivial à l'Espace Dickens le 15 novembre.**

Les sections SEV CFF de Lausanne ont organisé une raclette syndicale. L'occasion de passer un moment militant ensemble, de manger un morceau, de poser des questions aux secrétaires syndicaux ou de donner son avis sur RailFit 20/30.

Vivian Bologna



## Une réforme très coûteuse: 2,7 à 2,9 milliards de pertes fiscales

Le 12 février 2017, le peuple votera sur la troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III). On se souvient encore du choc que les électeurs ont ressenti quand ils ont compris que la RIE II leur avait coûté plusieurs milliards et non 800 millions, comme le Conseil fédéral l'avait prétendu avant la votation.

Actuellement, le conseiller fédéral Ueli Maurer se garde bien d'articuler des chiffres sur ce que RIE III va coûter aux cantons et aux communes. Et pourtant, les chiffres sont disponibles dans la plupart des cantons. Daniel Lampart, l'économiste en chef de l'USS, a compilé les chiffres connus. Résultat: rien qu'à la Confédération et aux 14 cantons (y compris des communes) qui savent déjà comment mettre en œuvre RIE III, la réforme coûte

entre 2,7 et 2,9 milliards.

Avec la RIE III, les cantons recevront désormais de la Confédération 21,2% des recettes provenant des impôts fédéraux directs (part cantonale), au lieu de 17% actuellement. Cela représente 920 millions, ainsi que 180 millions de péréquation des ressources.

La RIE III grève ainsi la caisse fédérale de 1240 à 1320 millions de francs et les caisses des cantons de 1503,4 à 1593

millions. En additionnant les informations connues, on parvient à la coquette somme de 2743,4 à 2913,4 millions de francs (y compris les pertes de la Confédération). Certains cantons n'ont pas encore communiqué leurs estimations. Comme les chiffres sont disponibles, l'USS a fait le travail pour le conseiller fédéral Maurer. A consulter sur le site [www.uss.ch](http://www.uss.ch).

USS



## IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 690 ex. (total 42 046 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter, Karin Taglang.

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; [contact@sev-online.ch](mailto:contact@sev-online.ch); téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

### Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58  
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

Préresse: AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau  
[www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 8 décembre 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 1er décembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 29 novembre à 10 h.

Portrait de Pierre-Yves Antonioli, membre SEV depuis 40 ans

# Les retraités, des membres passifs ? Au contraire !

**Les jubilaires ne se contentent pas de recevoir des diplômes et autres honneurs lors des assemblées de leur section. Ils continuent à œuvrer, souvent dans l'ombre, pour leurs collègues.**

Les plus anciens ont la capacité de prendre du recul sur certaines situations et les jeunes ont beaucoup à apprendre à leur contact. Voici le portrait d'un ancien employé de la CGN, à la retraite depuis deux ans.

Je rencontre Pierre-Yves Antonioli à Lausanne, dans un bistrot en face de la gare. Il est très occupé cette semaine-là, puisqu'il fait partie, depuis deux ans déjà, du comité d'organisation des rencontres de l'Amicale des Lacs européens. Montreux accueillera 340 personnes venues des pays voisins durant trois jours, du 17 au 20 novembre. Pierre-Yves s'occupe de la restauration et de la caisse. Il passera un peu de temps avec moi à m'expliquer ses principes de vie, son parcours professionnel et ses idées syndicales, mais il doit se rendre ensuite à Ouchy, pour y déposer du matériel... Ah, ces retraités, toujours à courir d'un endroit à l'autre! Ma première question à Pierre-Yves, qui a été recommandé à la rédaction par Stéphane Montanero, présent à la dernière assemblée VPT Lé-



De gauche à droite: Pierre-Yves Antonioli, membre SEV depuis 40 ans, André Duvaud, membre SEV depuis 60 ans et Stéphane Montanero, représentant du personnel au sein du Conseil d'administration de la CGN. Ici lors de l'assemblée VPT Lac Léman du 8 novembre à Lausanne. André Duvaud fera l'objet d'un portrait dans le prochain numéro de contact.sev.

man: «Tu es à la retraite depuis deux ans. Pourquoi vas-tu encore régulièrement aux assemblées?» Et Pierre-Yves de répondre: «Si je veux parler de quelque chose, je me renseigne, je participe aux événements, j'essaie de connaître la situation. C'est ma ligne de conduite, je n'y déroge pas souvent. C'est comme pour les votations, je ne m'imagine pas critiquer un résultat si je ne me suis pas rendu aux urnes.»

Dans le comité de section, Pierre-Yves a effectué deux mandats en tant que président du groupement des caissiers. Il affectionne d'ailleurs particulièrement l'organisation de sa section: «Je trouve qu'il y a du personnel compétent dans notre comité et le système des groupements par catégorie professionnelle, c'est vraiment bien. Le comité étendu peut faire son travail sans perdre de temps dans des brouilles. Les différends sont discutés au sein ou entre les groupements, et non pas en comité étendu ou en assemblée générale. En plus, à la CGN, les groupe-

ments sont solidaires les uns des autres. Les capitaines ont parfois renoncé à une augmentation ou à une prime pour que les matelots aient quelque chose, par exemple. Ça, c'est vraiment fantastique.»

#### Voyages hors des sentiers battus

Pierre-Yves n'est pas engagé en politique, mais s'intéresse à l'actualité. Il voyage aussi beaucoup, sac au dos. Prochaine destination? L'Indonésie durant deux mois, avec son épouse, qui travaille encore... à la CGN! Et pas question pour lui de réserver un voyage organisé. Il va à la rencontre des gens, pose des questions, s'intéresse à leur vie, ceci plutôt dans la campagne. Il fuit les grandes villes. Pas question pour lui non plus de poster des photos de son voyage sur Facebook. «Non, j'ai un smartphone et je profite des avantages qu'il offre, comme pour les réservations d'hôtel ou autres. Mais je ne suis pas accro. Pas de soucis de traduction pour lui qui parle très bien l'anglais, appris au cours d'un séjour lin-

guistique en Angleterre, où il a travaillé dans un hôpital gériatrique.

#### La navigation, un monde à part

Pierre-Yves a travaillé quarante ans sur les bateaux de la CGN et a pris sa retraite à 63 ans, prêt à passer à autre chose. Comme il est papa de deux enfants et grand-papa de six petits-enfants, il a l'occasion de retourner en famille sur le lac, en tant que touriste désormais.

Il était tombé amoureux des bateaux, surtout à vapeur, lors de sa première saison, passée dans un bureau à Genève (il a un CFC d'employé de commerce): «J'étais entré pour trois mois pour faire de la comptabilité et j'y suis resté quarante ans!» Habitué à travailler quelques mois pour gagner de quoi partir en voyage ensuite, il a alors posé ses valises sur le lac Léman, si on peut dire ça ainsi. Devenu caissier sur les bateaux, il explique l'ambiance particulière qui y règne: «Tout ce qui se passe sur le bateau reste sur le ba-

teau. On ne doit pas le quitter le cœur lourd.»

Pierre-Yves se sent-il bien au sein du SEV, même si la majeure partie des membres est che-minote? «On ne se sent pas oubliés pour autant. On a un comité qui fonctionne bien et on nous informe de ce qui se passe au niveau national. On ne peut pas être égoïstes et ne penser qu'à nous. On voit, en lisant le journal syndical, qu'il y a des sections qui ont de sacrés problèmes. Ici, ça fonctionne bien. Nos revendications sont régulières, constantes et la direction est à l'écoute. On a eu des coups de gueule, mais c'était plutôt pour sauver des bateaux.»

Et comment Pierre-Yves voit-il l'avenir? «C'est la dernière fois que j'organise la rencontre des Lacs Européens. Je vais continuer à voyager bien sûr, je dois encore visiter le Japon et la Chine! Je skie aussi et je vais aux champignons. J'ai arrêté le travail au bon moment. J'ai eu beaucoup de chance dans ma vie et j'espère continuer sur cette lancée.»

Henriette Schaffter

## BIO

**Pierre-Yves Antonioli** aura 65 ans ces prochains jours. Il est marié et habite à Villarboud/FR. Il a pris sa retraite il y a deux ans, après avoir travaillé durant 40 ans à la CGN, en tant que caissier sur les bateaux. Il est membre SEV depuis 40 ans.

## Journée de branche Rail - réserve déjà la date !

Elle aura lieu le **jeudi 9 mars 2017** sur le Rigi.

Thème de la journée: « Les problèmes de santé liés aux différences d'altitude pendant le travail ». Un médecin spécialiste de la SUVA sera présent pour parler de cette problématique. Une table ronde aura ensuite lieu, également sur ce sujet.

## Sections

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p><b>Vendredi 25 novembre</b><br/>dès 19h<br/>Local de Chandolan</p>          | <p>■ <b>VPT TPF section urbaine</b><br/>Assemblée d'automne</p>           | <p>Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont les bienvenus.<br/><b>Le comité</b></p>   |
| <p><b>Samedi 26 novembre</b><br/>16h<br/>Restaurant Jura Kerzers</p>           | <p>■ <b>Travaux Arc jurassien</b><br/>Assemblée générale</p>              | <p>Nous aurons le plaisir d'accueillir Daniel Froidevaux, secrétaire syndical au SEV. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Merci d'annoncer ta venue d'ici le 16 novembre auprès de: daniel.hauri66@bluewin.ch ou au 0795038271.<br/><b>Le comité</b></p>     |
| <p><b>Mercredi 30 novembre</b><br/>20h15<br/>Hôtel La Croisée Malvilliers</p>  | <p>■ <b>Sections TN, TPCV et TRNrail</b><br/>Assemblée extraordinaire</p> | <p>La délégation SEV présentera les résultats obtenus lors de la première ronde de négociations salariales avec la direction, et les travailleuses et travailleurs pourront prendre position sur ce thème important. La suite à donner aux négociations sera définie lors de cette rencontre.</p> |
| <p><b>2 et 3 décembre</b><br/>Saint-George Chalet du Muquet</p>                | <p>■ <b>VPT Lac Léman</b><br/>AG Caisse d'épargne du personnel CGN</p>    | <p>L'assemblée sera suivie d'un repas. Tous les membres de la caisse d'épargne sont cordialement invités. Prix du repas et de la nuit: 80 francs. Inscription jusqu'au 18.11 et dernier versement au 25.11.<br/><b>Joseph Di Mizio</b></p>  |
| <p><b>Samedi 3 décembre</b><br/>dès 18h<br/>Buvette du FC Nidau</p>            | <p>■ <b>ZPV Biel/Bienne</b><br/>Soirée Saint-Nicolas</p>                  | <p>Raclette à discrétion offerte à tous. Nos collègues retraités sont également les bienvenus. Merci de vous inscrire sur la liste au local, par e-mail à biel-bienne@zpv.ch, ou téléphone au 0794028975 jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre.<br/><b>Le comité</b></p>                               |
| <p><b>Jeudi 8 décembre</b><br/>10h50<br/>Lausanne Penthalaz</p>                | <p>■ <b>Commission féminine</b><br/>Table ronde</p>                       | <p>Rendez-vous sur la voie 3 de la gare de Lausanne, départ pour Montreux 10h50 ou directement sur place en gare de Montreux à 11h10. Programme: dîner et marché de Noël. Venez avec un maximum de bonne humeur. Pour tous renseignements: 0794842731.<br/><b>Esther Geiser</b></p>               |
| <p><b>Samedi 10 décembre</b><br/>dès 14h<br/>à bord du bateau M/S Lausanne</p> | <p>■ <b>VPT Lac Léman</b><br/>Arbre de Noël</p>                           | <p>Le bateau restera à quai (quai n° 1 de la gare lacustre d'Ouchy). Vous êtes cordialement invités (actifs ou rentiers avec ou sans enfants) à participer à cette journée. Je vous attends nombreux.<br/><b>Votre Père Noël</b></p>  |
| <p><b>Vendredi 23 décembre</b><br/>16h à 22h</p>                               | <p>■ <b>Cave GESTL</b><br/>Grande ouverture de Noël</p>                   | <p>Le comité GESTL se réjouit de vous y rencontrer.</p>   |

## Pensionnés

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p><b>Mardi 29 novembre</b><br/>Restaurant Florida Studen</p> | <p>■ <b>Amicale des pensionné(e)s CFF du Jura bernois et Bienne romande</b><br/>Rencontre de dissolution</p> | <p>La der des der a sonné. Nous allons dissoudre notre amicale et répartir équitablement la caisse. Venez manger notre dernier repas de fin d'année au Florida; départ 11h31 de Bienne, bus74. Vous pourrez m'appeler à partir du 26 novembre au 0762101109 pour confirmer votre venue. L'amicale a vécu. Les membres prennent de l'âge, peinent à se déplacer et de ce fait ne viennent plus. Pour ma part, Jasmine et moi-même envisageons de nous expatrier définitivement au Mexique. Je ne pourrai donc plus m'occuper de l'amicale. Un grand merci pour votre confiance durant toutes ces années passées ensemble. Recevez, chers amis, mes meilleures salutations depuis le Mexique et au mardi 29 novembre 2016.<br/><b>Votre serviteur Jacques</b></p> |
|---|--|---|

## Pensionnés (suite)

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>Jeudi 1<sup>er</sup> décembre</b><br/>14h (ouverture des portes 13h30)<br/>Restaurant Bahnhof Brügg depuis Bienne, train ou bus n°7</p> | <p>■ <b>PV Biel/Bienne</b><br/>Fête de la Saint-Nicolas avec la présence de l'ensemble musical « Jäisbärgörgeler »</p>  | <p>Après la remise des diplômes d'honneur pour les 40, 50, 60 et 70 ans de sociétariat SEV, informations sur les diverses manifestations du jubilé des 100ans d'existence de la PV Biel/Bienne. Comme les années précédentes, une collation vous sera ensuite offerte par la section. Les boissons sont à la charge des participants. Nous vous souhaitons un bel après-midi.<br/><b>Le comité</b></p>  |
| <p><b>Mardi 6 décembre</b><br/>dès 11h30<br/>Salle communale, Rue des Petits-Epineys, Martigny</p>  | <p>■ <b>PV Valais</b><br/>Fête de Noël Bas-Valais<br/>Inscription auprès de Gilbert Conus, Rue du Catogne 3, 1890 St-Maurice, jusqu'au 2 décembre au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier, par téléphone au 0244851573 ou par e-mail à l'adresse gconus@bluewin.ch.</p> | <p>Bus de la gare, départ à 11h38, descendre à l'arrêt Place centrale ou terminer à pied (10 minutes). Ouverture de la caisse dès 11h30. Pour la modique somme de 30 francs par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour deux personnes et l'eau minérale. Les compagnes et compagnons sont les bienvenus. Après le repas, nous procéderons à la remise des insignes pour 25 et 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation.<br/><b>Le secrétaire PV SEV Bas-Valais: G. Conus</b></p> |
| <p><b>Mardi 6 décembre</b><br/>Hôtel des Communes Les Geneveys-sur-Coffrane</p>   | <p>■ <b>PV Neuchâtel</b><br/>Fête de fin d'année<br/>Pour le repas, inscription à Michel Quartier au 0327535370 jusqu'au 3.12</p>   | <p>A 11h20, apéritif facultatif. A 12h, repas: salade mêlée, poulet rôti sauce moutarde, frites maison, légumes, dessert maison, au prix de 28 francs sans les boissons. Café offert par la section. 14h30: projection de photos par Francis Grandchamp et remise des diplômes.</p>   |
| <p><b>Mercredi 7 décembre</b><br/>14h<br/>Maison du peuple Pl. Chauderon 5 Salle Jean Villard-Gilles Lausanne</p>                             | <p>■ <b>PV Vaud</b><br/>Noël de la section<br/>A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents, nous souhaitons une bonne fin d'année et à vous et vos familles, tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2017.</p>  | <p>Le comité vous offre un spectacle à vous tordre de rire avec nos deux mégères: les SISSI'S. Ces deux bonnes Vaudoises viendront vous expliquer que la vie est bien trop courte pour se prendre au sérieux et mettront de la joie dans vos cœurs. Auparavant, nous remettrons l'insigne aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et honorerons tous les jubilaires 2016 pour 50, 60, 70 et 80 ans de sociétariat. Pierre-Alain Combremont nous apportera son message de circonstance et pour réjouir vos papilles, friandises et boissons vous tendront les bras. Votre compagne ou compagnon est invité(e) cordialement.<br/><b>Le comité</b></p>  |
| <p><b>Jeudi 8 décembre</b><br/>dès 11h45<br/>Café du Jura Bassecour</p>   | <p>■ <b>PV Jura</b><br/>Rencontre de Saint-Nicolas<br/>Veuillez S.V.P. vous inscrire jusqu'au samedi 3 décembre auprès du président P. Ackermann, tél. 0324224835 ou courriel pack@bluewin.ch.</p>  | <p>Le comité se fait un plaisir de vous inviter à notre traditionnelle fête de la Saint-Nicolas. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et animation musicale. Pour cette année, nous allons innover avec la tombola; il n'est pas nécessaire d'apporter un lot. Nous avons intégré le dessert dans le menu. En revanche, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi. Avec les amicales salutations du comité.<br/><b>Le secrétaire, Oscar Schaub</b></p>   |
| <p><b>Mardi 13 décembre</b><br/>dès10h30<br/>UOG Places des Grottes 3 Genève</p>  | <p>■ <b>PV Genève</b><br/>Fête de Noël<br/>Inscriptions au 0227963350 ou 0227940650. Délai : 9.12.</p>  | <p>Remise des diplômes pour 40/50/60 et 70 années d'affiliation au SEV. Apéritif dès 11h30, moment auquel vous pourrez aussi nous rejoindre. Le repas suivra dès 12h30 (au commandé, notre ami cuisinier Pascal Kaltenrieder). Olivier Emonet (fils de Bernard) assura les parties musicales. La participation financière sera de 20frs (apéritif/entrée/un plat/dessert/café et 50 cl de vin pour 2 pers.), sans oublier, le geste de solidarité de 2frs (retranché des 20frs) pour les non-favorisés de la société. Il sera encore possible d'acheter l'agenda SEV 2017, directement auprès d'André Broye.<br/><b>Le comité</b></p>   |
| <p><b>Mercredi 14 décembre</b><br/>dès 11h30<br/>Restaurant Riverside, Brigue-Glis</p>  | <p>■ <b>PV Valais</b><br/>Fête de Noël Haut-Valais</p>  | <p>Vous êtes tous cordialement invités.</p>   |

## Décès

**Barfuss André**, mécano cat. A plus, Genève; décédé dans sa 65<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Biollay Constant**, surveillant, St-Maurice; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Blanc Aline**, veuve de Roger, Massongex; décédée dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Charbonnier Gisèle**, veuve de Gérard, Lausanne; décédée dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Devanthey Jean-Pierre**, chef de service, Pully; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Egger Joseph**, chef de manœuvre, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Grandjean Marcel**, chef de groupe, Nyon; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Matthey Gilbert**, chef du mouvement, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Vallotton Suzanne**, veuve de Claude, Lausanne; décédée dans sa 72<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Willemin Jean**, aiguilleur de pavillon, Courrendlin; décédé dans sa 81<sup>e</sup> année. PV Jura.

## ERRATUM

Une erreur s'est glissée dans notre dernier numéro dans la rubrique décès: Monsieur René Desponds est bel et bien vivant et vient même de fêter ses 87 ans, il y a quelques jours.

Nos excuses les plus plates au principal intéressé ainsi qu'à tous ceux que cette erreur a pu toucher. Nous rappelons ici que le SEV est tributaire de la fiabilité des informations fournies par les sections. Merci à elles de vérifier avec précision les décès avant de les annoncer à notre secrétariat central bernois. **La rédaction**

## SEV Jeunesse

## L'escalade en groupe

**La Jeunesse SEV a organisé une journée grimpe le 5 novembre à Niederwangen.**

Selon l'adage bien connu: ensemble c'est plus facile. Ce ne sont pas des paroles en l'air, mais bien le principe de base sur lequel les syndicats s'appuient. Nous les membres en sommes pleinement conscients. La jeunesse SEV a démontré comment mettre cette théorie en pratique. Récemment, au centre d'escalade à Niederwangen, un groupe composé de jeunes membres SEV n'a pas hésité à s'attaquer à une paroi verticale et à l'escalader. Bien entendu, les participant-e-s se sont assuré-e-s mutuellement. D'où l'impor-



La confiance entre collègues est un élément essentiel.

tance de pouvoir accorder spontanément sa confiance à des personnes que l'on rencontre peut-être pour la pre-

mière fois.

En effet, si l'on ne fait pas confiance à son/sa partenaire qui nous assure, on ne peut pas monter d'un seul mètre. Il en va de même pour le travail syndical. Nous devons pouvoir compter sur la solidarité et la confiance de nos collègues. Faute de quoi, notre lutte pour de meilleures conditions de travail est perdue d'avance. On ne le répétera jamais assez: Gemeinsam gehts besser! Tutti insieme! Tous ensemble!

**Commission de jeunesse SEV,  
Stefan Bruderer**



Photo de groupe, souvenir d'une belle journée sportive.

Retraité-e-s et pensionné-e-s tl  
Balade en Gruyère

**Petit compte-rendu de la sortie d'automne du 18 octobre en car avec les retraité-e-s et pensionné-e-s des transports publics de la région lausannoise.**

Malgré un temps pluvieux, 96 personnes étaient présentes pour la sortie d'automne. Le car nous a emmenés en terre fribourgeoise avec un premier arrêt à Bulle. Nous

avons visité le musée gruérien, plein de d'histoire et de souvenirs « surtout pour les collègues fribourgeois ». En fin de matinée, nous avons repris la route pour Farvagny à l'auberge du « Lion d'Or » où un excellent repas chasse nous a été servi. Après le dessert, notre président a pris la parole pour la partie officielle. Durant le retour, celui-ci a remercié les collègues et le chauffeur pour la bonne journée.

**Le secrétaire au PV, Yvan Rosset**

## PUBLICATION

## « Devenir parents, devenir inégaux »

« Devenir parents, devenir inégaux », c'est une nouvelle publication sur les inégalités de genre, sous la direction de Jean-Marie Le Goff et René Lévy.

Devenir parent, donc la transition à la parentalité, marque les parcours de vie par une multitude de changements touchant autant les partenaires que leur couple: transformation de la division du travail, reconfiguration du réseau social, ajustements identitaires... Souvent, ces changements rapprochent l'organisation du couple des rôles traditionnels de père et de mère, modèle qui inclut notamment les inégalités de genre. René Lévy explique:

« Nos analyses montrent que la plupart des couples se retraditionnalisent après une première période de vie commune égalitaire. Ils ne font plus alors ce qu'ils veulent, ce qui correspond à leurs idéaux, mais ils font ce qui s'impose à eux. A la longue donc, ils adaptent leurs idéaux à la pratique devenue traditionnelle plutôt que de changer cette pratique. Et les contraintes viennent largement de l'environnement institutionnel qui correspond au modèle traditionnel: horaires scolaires très diversifiés sans prise en

charge des écoliers pendant les temps libres, absence de congé paternel, difficultés de faire accepter des réductions de temps de travail pour les pères, sous-développement de l'offre de prise en charge extrafamiliale pour des enfants en âge scolaire et préscolaire, etc. ». Le livre présente les résultats d'un projet interdisciplinaire regroupant des psychologues, psychologues sociaux, sociologues et démographes. L'étude a été réalisée en Suisse romande.

Quelques mots sur les auteurs: Jean-Marie Le Goff est démographe, maître d'enseignement et de recherche à l'Université de Lausanne et chercheur associé au NCCR Lives. Il a participé à l'élaboration du projet et de l'enquête Devenir parent, puis a été chef de projet de la collecte des données de cette enquête. René Lévy est sociologue (inégalités sociales, rapports sociaux de sexe, parcours de vie), professeur honoraire à l'Université de Lausanne, ancien directeur du centre Pavie. Il a dirigé le projet Devenir parent. **comm.**

*La publication peut être commandée aux Editions Seismo, Zähringerstr. 26, 8001 Zurich. ISBN 978-2-88351-071-5, 352 pages, Fr. 48.- (+ port).*

## COURRIER DE LECTEURS

## Assez c'est assez

Depuis quelque temps, avec tous les interdits qu'on nous édicte, nos chefs de teams nous mettent la pression sans arrêt. Ils sont toujours derrière nous pour avoir des noms de collègues qui enfreignent le règlement, ceci même pour une brouille. Avec la folie de « Kaizen », on nous chronomètre pour tout: la manœuvre mais aussi le nettoyage des voitures. On entend que pour certaines prestations nous ne sommes pas assez rapides. Pourquoi le maître de cette philosophie et ses acolytes ne nous remplacent-ils pas une fois pour toutes par des robots (jamais malades, toujours la bouche fermée, ça ne perd pas de temps pour fumer, ne

vont pas aux toilettes et ne prennent pas de pauses)? Le pire maintenant, c'est qu'on nous fait payer les erreurs des autres au prix si fort que nous n'oserons bientôt plus manœuvrer des compositions. Certains de mes collègues me confient qu'ils ne sont pas bien dans leur tête et qu'ils n'arrivent plus à dormir. Un collègue s'étant cassé deux doigts retravaillé déjà. Une personne du bureau l'a appelé à la maison chaque jour, sans arrêt, peu de temps après l'accident, et ce n'était pas pour lui souhaiter un bon rétablissement! C'est grave Messieurs de la direction. Depuis le chamboulement des CFF, je n'ai jamais mais

vraiment jamais vu un manque de soutien de la hiérarchie, pour ce qui est de Genève, aussi flagrant. C'est rigolo, car ce sont ces mêmes personnes qui nous disent d'aller nous confier vers elles si nous avons des soucis et autres problèmes. Pour ma part, je suis d'avis que ce sont eux qui ont un gros problème. Pour tout ou pour rien, nous recevons soit un avertissement, soit une convention. Attention collègues, ils veulent aussi nous prendre le cerveau. Que je vous raconte, un jour j'ai reçu une lettre me remerciant de mon inscription pour un cours. Quelle surprise, je ne me suis jamais inscrit et je n'y suis pas allé. Si je dois

m'inscrire, je peux le faire encore moi-même sans tuteur. La hiérarchie n'a pas apprécié alors qu'ils ont eu tort. Désormais cette fameuse phrase a été corrigée. Mais j'ai reçu bien sûr un avertissement. Il y avait plusieurs altercations dans le paquet, mais ce n'était jamais moi le provocateur. Ce qu'on m'a reproché, c'est mon comportement: je n'aurais pas dû m'emporter à chaque fois. Mais vous savez, quand on vous pousse à bout, on en arrive là. Les ressources humaines m'ont demandé ce que je pensais faire pour ne plus en arriver là. J'ai alors répondu que la prochaine fois je ferais ma g... Quelle honte de leur part alors que j'ai 46 ans de service et que

j'ai toujours travaillé et fait de mon mieux pour le client externe qui nous paye. La direction se plaint qu'on a trop d'accidents en 2016, eh bien qu'ils continuent à nous presser et harceler comme ils le font. Je profite maintenant pour vous prier, chers collègues, de vous unir et de laisser vos préjugés de côté pour la même cause. Lutter contre RailFit 20/30 et tout ce qui va avec de négatif pour nous. Venez grossir les rangs à chaque manifestation ou séances SEV. N'ayez pas peur des représailles, vous avez le droit de vous défendre. Votre avenir est en jeu.

**Michel Tochtermann, chef de manœuvre Genève Cornavin**

## COURRIER LECTEUR

## Déshumanisation... avec ou sans guichet

Les transports publics on les aime. Ils font partie du patrimoine suisse, de l'image de Suisse Tourisme. Ils sont nécessaires pour garantir la mobilité de tous et surtout pour lutter contre le réchauffement climatique. Les entreprises de transports doivent remplir leurs véhicules, acheminer les gens. Pour cela faut-il encore créer le contact, proposer des prestations. Quand un directeur d'une compagnie de trains jurassiens justifie de passer par l'automate ou par internet pour garantir un prix plancher plutôt que de s'adresser aux guichets (pour autant qu'il en reste un!), cela équivalait aux chauffeurs de taxis qui pestent sur un manque de revenus et envoient les clients potentiels chez « Uber »! C'est donner le bâton pour se faire battre. Interpellé par un député des Franches-Montagnes (Jura), le gouvernement jurassien peut-il se contenter d'une telle réponse? L'époque est

bien terminée où les compagnies géraient à leur guise l'entreprise, sachant que les pouvoirs publics assumaient derrière elles tout déficit. Les enveloppes actuelles nécessitent davantage de créativité, une politique offensive pour capter le client, engendrer des recettes. De beaux nouveaux véhicules mais vides ne servent à rien. L'ex-grande régie nationale aussi fait sourire. Les CFF viennent de lancer une offre populaire d'un abonnement de luxe, train /auto à 12 200 balles, donc à la portée de tous! Pour cet essai d'une année, 100 clients sont recherchés. Anecdotique? Les CFF souhaitent supprimer 220 postes de travail dans la vente (guichets) pour forcer les achats online. L'attitude des deux directions d'entreprise CJ et CFF est vraiment « à côté des rails » en ce qui concerne leur devoir de servir le client.

**Jean-François Milani,  
Le Bémont, SEV VPT Jura**

## Accueil extrafamilial des enfants

## Perte de vitesse

**L'initiative visant à combattre la pénurie de personnel qualifié perd chaque jour un peu plus de couleur.**

L'initiative de la Confédération visant à combattre la pénurie de personnel qualifié reste pour l'instant un tigre de papier: dégoulinant de déclarations de bonnes intentions mais rien de concret derrière. Le Conseil fédéral a mis en consultation une seule mesure qui aurait pu avoir un effet: 100 millions de francs devraient être investis pour que les communes et les cantons puissent offrir un accueil extrafamilial des enfants un peu moins cher et s'adaptant mieux aux besoins des parents. Une peccadille en comparaison des 5 milliards du budget de l'armée, par exemple. C'est une goutte dans l'océan, mais qui a tout de même le mérite d'exister. Cette mesure a d'ailleurs reçu les faveurs de 83 des 103 organisations consultées, dont tous



les partis, à part le PLR et l'UDC.

**La commission du Conseil des Etats bloque**

Et pourtant, le 8 novembre, la Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil des Etats (CSEC) a décidé qu'elle n'entrerait pas en matière sur cette proposition. Fait croustillant, c'est la présidente de la commission, une PDC, le parti qui défend les familles et a salué cette mesure en consultation, qui a fait pencher la balance vers la non-

entrée en matière. Mais l'avis de la majorité bourgeoise de la CSEC semblait déjà établi avant le débat: pendant l'audition en commission, les employeurs et l'économie avec économiesuisse, l'Union patronale suisse et kibesuisse étaient massivement sous-représentés, alors que les syndicats n'étaient tout simplement pas invités. On fait appel aux salarié(e)s en tant que main-d'œuvre, mais quant à ce dont ils ont besoin pour vraiment participer au marché du travail, cela n'intéresse pas la droite. L'initiative visant à combattre la pénurie de personnel qualifié va ainsi continuer à traîner et ne doit surtout rien coûter. Voilà une politique que l'on ne peut désigner comme cherchant des solutions. Si le Conseil des Etats devait suivre sa commission dans cette mauvaise direction, la politique suisse montrerait alors des signes de grande pauvreté.

**Regula Bühlmann, en charge du dossier de l'égalité à l'USS**

Angle droit

## Flexibilité: jusqu'à quel point ?

Un cas de protection juridique.

**Jusqu'à quel point doit-on faire preuve de bonne volonté dans le monde du travail, en ce qui concerne la flexibilité ?**

Nous sommes pris aujourd'hui dans un grand tourbillon où toute nouveauté est déjà dépassée demain. La technologie moderne semble n'avoir aucune limite: on entend souvent parler de véhicules qui se conduisent tout seuls, de cartes à puce implantées sous la peau et de plein d'autres choses tout autant incroyables. Le mot d'ordre aujourd'hui est d'apprendre toute sa vie, et même un diplôme universitaire ne suffit plus à se mettre à l'abri du chômage.

Les exigences vis-à-vis des travailleurs s'accroissent de plus en plus et tout le monde est censé pouvoir suivre cette constante évolution. Celui qui ne peut pas s'adapter n'est pas assez flexible et doit devenir «fit» pour le marché du travail. Mais de combien de

fitness et de flexibilité doit-on faire preuve? En principe, il est stipulé dans le contrat de travail, resp. la description de poste, quelles tâches sont à effectuer, où et à quel prix (salaire). Il faut fournir des prestations de bonne qualité et utiliser les techniques modernes reconnues pour l'exécution du travail. En contrepartie le salaire convenu est versé et selon la fonction, aussi des indemnités et allocations. Les employé-e-s doivent pour leur part suivre les directives de l'employeur, ils ont un devoir de fidélité et de diligence en contrepartie du droit d'injonction de l'employeur. Ce dernier doit cependant se plier au devoir d'assistance. L'un donne, l'autre prend, du moins en théorie.

### Obtenir davantage avec moins de ressources

Si, à cause de crises plus ou moins réelles, l'employeur s'adonne à des vagues de réorganisations qui ont généralement des répercussions sur

les employés, en conséquence les exigences augmentent. Ainsi les postes de travail sont transférés, certaines tâches sont supprimées et d'autres voient le jour. Déménagements de bureaux, desk-sharing, temps de travail flexible, sous-effectifs, nouvelles technologies professionnelles, méthode Kaizen et Dieu sait encore quelles autres nouveautés se succèdent... Autrement dit, on veut obtenir plus avec moins de ressources, et le personnel doit être si possible en pleine santé, irréprochable, jeune mais avec une complète formation et un savoir de Mathusalem. Et il doit bien sûr être prêt à travailler toujours et partout! Ceci est illusoire, c'est bien clair. Mais combien de flexibilité peut-on exiger de nous, resp. doit-on offrir à nos supérieurs?

### Quelques exemples

Une librairie avec 10 ans d'expérience après sa formation de base doit apprendre un nouveau programme de li-

brairie. Cette flexibilité d'ap-prendre les nouveaux instruments de travail est due et ceci ne pose aucun problème. Il en va de même pour des instructions sur de nouvelles machines améliorées qui permettent d'effectuer un travail. Par contre, une reconversion pour effectuer une tâche totalement nouvelle qui n'est pas prévue par le contrat de travail actuel dépasserait les limites de l'acceptable.

Un logisticien qui a un chemin du travail de 45 minutes doit soudain aller travailler sur un autre site de l'entreprise où des tâches similaires sont effectuées. Le nouveau chemin du travail passe à 90 minutes. A première vue, un chemin du travail qui a doublé semble dépasser toutes proportions, indépendamment de la qualité du travail qui va être effectué. La caisse de chômage considère qu'un chemin du travail jusqu'à 2 heures par trajet est acceptable. Il s'agit cependant du maximum et ceci est seulement acceptable s'il n'y a pas d'autres facteurs objectifs qui empêchent un tel trajet, comme par exemple l'encadrement d'enfants ou de personnes de la famille, ou des obligations privées reconnues tel qu'un service

de piquet chez les pompiers, etc.

Un ouvrier est employé pour la préparation de certaines pièces de montage. L'entreprise décide soudain de ne plus produire ces pièces à cet endroit. Une nouvelle machine est acquise. L'ouvrier doit maintenant aller dans un autre atelier s'il veut continuer à préparer ses pièces. Il devra déménager pour cela. Ou alors il reste sur le site mais doit faire une reconversion professionnelle. On ne peut pas l'obliger à déménager, même si une participation au déménagement est payée. La décision lui appartient. Mais si le collègue reste sur son lieu de travail, il est obligé de suivre une formation. Si l'employeur paie cette reconversion obligatoire pour continuer le service et que l'employé est en mesure de suivre cette formation, cette mesure peut être considérée comme proportionnée. Ces exemples montrent qu'une certaine flexibilité est due mais qu'il y a des limites, et les circonstances définissent ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas. On peut exiger beaucoup mais il ne faut pas dépasser les bornes.

*L'équipe de la protection juridique*

INFO

## Le temps est venu de sortir du nucléaire

Le prix de l'électricité prendrait l'ascenseur et l'approvisionnement en électricité ne serait plus assuré. C'est avec ces affirmations que les groupes énergétiques combattent l'initiative pour sortir du nucléaire. Faux selon l'USS.

Les grands groupes fournisseurs d'énergie montrent de manière aussi crue qu'alarmante que c'est bien le business qui leur importe avant tout, mais pas la sécurité. Ils se plaignent d'ailleurs des exigences de sécurité de l'autorité de surveillance, l'IFSN et réclament déjà des milliards d'indemnités. Ils se sont ainsi aliéné les dernières sympa-

thies. Leur ligne pour combattre l'initiative se résume essentiellement à brandir l'épouvantail de l'augmentation des prix du courant, du manque de sécurité de l'approvisionnement et de l'impact sur le climat qu'aurait l'importation d'électricité provenant de centrales à charbon. Des chiffres rocambolesques sont avancés, pour être immédiatement démentis.

### Pas de montée des prix

Le fait est qu'il n'y a encore jamais eu de moment plus opportun qu'aujourd'hui pour sortir du nucléaire: les prix de l'électricité resteront bas si l'initiative est acceptée parce qu'il y a une surpro-

duction d'électricité sur le plan européen, situation qui ne changerait que si l'économie reprenait rapidement et si les certificats d'émission de CO<sub>2</sub> devenaient radicalement plus chers. Malheureusement, aucune des deux solutions n'est en vue. Et les prix de l'électricité suisse sont déterminés par les prix européens.

### Approvisionnement stable

Le deuxième argument n'est pas non plus correct: l'approvisionnement en Suisse est stable à un niveau élevé parce que la Suisse dispose du réseau électrique le plus dense d'Europe. Aujourd'hui déjà, une énorme quantité d'électricité

entre et sort de Suisse.

L'approvisionnement ne sera jamais mis en danger par le débranchement des centrales nucléaires. Le bilan CO<sub>2</sub> de la production d'énergie en Suisse ainsi qu'à l'étranger est bon. Il est meilleur que le bilan européen étant donné qu'en Suisse, l'électricité est produite à 60% par la force hydraulique et à l'étranger, les entreprises électriques suisses apportent une contribution à grande échelle à des installations éoliennes dans le nord de l'Allemagne. Mais ce courant n'aboutit pas physiquement en Suisse. Toutefois, le bilan climatique peut rester bon si les alternatives sont exploitées: plus de couplage

chaleur-force, l'interdiction des chauffages électriques, l'exportation réduite de l'énergie hydraulique propre et naturellement, plus de dynamique dans les projets d'énergie renouvelable dans le pays. Quand on veut, on peut! Cette position n'est absolument pas utopique, mais pragmatique. Si l'initiative pour sortir du nucléaire gagnait dans les urnes le 27 novembre, les syndicats de l'USS pourraient célébrer un anniversaire rond. En effet, il y a presque exactement 30 ans, le Congrès de l'USS de 1986 avait décidé de soutenir la sortie du nucléaire. L'accident de Tchernobyl avait provoqué cette prise de position unanime. **USS**

## LETTRE DE LECTEUR

J'ai beaucoup apprécié la prise de position très claire dans la Sauce Bolò (*contact.sev* n° 18) sur le sujet de l'interdiction de la mendicité dans le canton de Vaud et aussi sa démonstration évidente de la lâcheté des forces institutionnelles de gauche sur ce sujet. En effet le grand parti socialiste et même les Verts sont bien mal à l'aise pour défendre dans ce cas les plus pauvres de notre société, motivés sans doute par des stratégies électorales où l'UDC mène le bal. Merci d'avoir dépassé ce qui semble être notre strict champ d'action syndical et de nous faire comprendre que ce sujet doit nous interpeller au plus haut point. Une fois de plus, les partis précités n'osent plus s'afficher en vrais défenseurs de valeurs progressives et comme dans beaucoup de pays, ils ouvrent ainsi les portes toutes grandes aux extrémistes de droite, ennemis de la classe ouvrière.

Heureusement, quelques organisations politiques comme Solidarités ont pris le taureau par les cornes et font tout leur possible pour tenter d'effacer cette tache de l'histoire du canton. Il y a aussi des étudiants très mobilisés sur le site de

l'Université. Les collègues doivent comprendre que la prochaine cible électorale après les mendiants sera les plus vieux, les plus malades, les frontaliers, les syndicalistes, etc.

La machine de guerre UDC trouvera encore et encore des cibles pour alimenter son appétit de pouvoir et un jour ce sera notre tour d'être stigmatisés, par exemple en étant montrés du doigt pour nos conditions de travail avantageuses, nos bonnes caisses de pension ou je ne sais quoi.

Les collègues motivés pour défendre les plus faibles et les plus marginaux de nos sociétés peuvent participer aux collectes de signatures car c'est un combat qui dépasse notre cadre strict. Il en faut en effet 12 000 pour que le référendum aboutisse.

Merci d'avance de votre solidarité et de votre humanité.

**Gilles Scuille, VPT LAC LEMAN**

le lien du Comité référendaire  
<http://www.luttons-contre-la-pauvrete.ch/>

## COURRIER DE LECTEUR

## Le rêve américain vire au cauchemar !

Le socialisme et le communisme ne sont pas des valeurs américaines. Bernie Sanders est un communiste. Huitante ans d'Etat providence aux Etats-Unis, ça suffit! Le programme électoral des républicains était limpide. Trump n'a trompé personne et pourtant il a gagné, avec la complaisance des médias dominants, qui lui ont offert une tribune mondiale à ses gesticulations. Le suspense a été entretenu jusqu'au dernier soir. On peut dire jusqu'au « Grand soir » des conservateurs. Certains disent que le XXI<sup>e</sup> siècle a commencé dans la nuit du 8 au 9 novembre! Cela peut s'expliquer par le fait que les belles promesses diffusées par les dirigeants du monde à l'occasion du nouveau millénaire, n'ont pas été tenues. Maintenant, l'histoire revient au grand jour de l'actualité. Une partie de la classe ouvrière, celle que Trump a mise en évidence, est ingrate avec l'histoire de l'émancipation des peuples. L'Etat providence, qui permet l'accès à l'éducation, à la

santé et à la sécurité sociale pour tous a été créé au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, alors que l'Armée rouge occupait la moitié du continent européen! En Suisse, la victoire de Staline sur l'Allemagne nazie a contribué pour beaucoup dans l'introduction de l'AVS. Il s'agissait, pour le patronat, de couper l'herbe sous les pieds des communistes, pour éviter leur émancipation. En Amérique du Nord et en Europe, l'Etat providence s'est développé de cette manière, pour contrer l'hégémonie de l'URSS. Aujourd'hui, le communisme ne fait peur à plus personne, ce qui permet le grand retour des idées conservatrices. Les républicains affirment qu'il faut en finir avec l'Etat providence. C'est dans cette rhétorique des conservateurs que la menace est la plus sérieuse pour la cohésion sociale des Etats nations.

**Jean-Claude Cochard,**  
président de l'Union syndicale vaudoise



Chemins de fer du Jura

Forte d'env. 160 collaborateurs répartis sur plusieurs sites, notre compagnie regroupe une vingtaine de professions différentes. Afin d'assurer le développement réjouissant de nos prestations, nous recherchons :

## Ingénieur de sécurité (H/F)

**Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous au service du public.**

**Lieu de travail** Tramelan

**Taux d'activité** 100%

**Entrée en fonction** 1<sup>er</sup> janvier 2017 ou à convenir

## Votre mission

- Conseiller la direction et les départements et services en matière de santé et sécurité au travail (SST).
- Organiser le réseau des correspondants de sécurité de la Compagnie (COSEC).
- Organiser le contrôle des dispositifs de sécurité ainsi que la sécurité pour des chantiers simples ou complexes en tant que direction de la sécurité (établissement des dispositifs de sécurité, instruction et suivi sur place).
- Organiser les formations internes.
- Réaliser les audits de sécurité.
- Mettre en place les mesures de prévention.
- Diffuser les informations liées à la sécurité au sein de l'entreprise.
- Soutenir les chefs de projets et assurer la coordination entre nos différents services et les entreprises externes.
- Garantir le suivi du système de gestion de sécurité selon les directives européennes (Réforme des chemins de fer 2).

## Nous demandons

- Formation professionnelle supérieure (EPF, HES) ou titre jugé équivalent.
- Formation d'ingénieur de sécurité ou chargé de sécurité MSST.
- Formation de conseiller à la sécurité et au respect des prescriptions sur le transport des marchandises dangereuses (OCS, RS 741.622).
- Expérience professionnelle d'au moins 4 ans dans le domaine de la sécurité.
- Expérience dans la conduite de projets.
- Esprit d'analyse et de synthèse.
- Faculté à gérer des situations complexes, réflexion interdisciplinaire.
- Maîtrise des outils bureautiques (Windows - Office).

La maîtrise de la langue allemande (orale et écrite) et des connaissances approfondies du fonctionnement d'une entreprise ferroviaire représenteraient des atouts.

## Nous vous offrons

- Une collaboration active avec une équipe spécialisée et l'opportunité de relever un défi ambitieux.
- Un environnement de travail motivant et valorisant.
- Une politique de formation continue et des conditions salariales attractives.

## Renseignements

M. Frédéric Bolliger, directeur, ([frederic.bolliger@les-cj.ch](mailto:frederic.bolliger@les-cj.ch) ou au 032 482 64 51)

## Candidature

Pensez-vous être la personne idéale? Adressez-nous votre dossier complet, avec photo, en ligne «rubrique ingénieur de sécurité» sur [candidatures@les-cj.ch](mailto:candidatures@les-cj.ch) ou par courrier à l'adresse ci-dessous **d'ici au 05.12.2016**.

## Chemins de fer du Jura

Service des ressources humaines  
Rue du Général Voirol 1  
2710 Tavannes



**Le train rouge qui bouge!**

Chemins de fer du Jura  
**les-cj.ch**





Les employés romands de RailCare ont la volonté de s'unir pour agir

# Mécontentement et mobilisation

**Les premières assemblées du personnel de RailCare orchestrées par le SEV ont eu lieu lundi 21 novembre à Denges. Elles ont réuni une quinzaine de chauffeurs poids lourds, mécaniciens de locs et agents de manœuvre, mécontents d'une récente décision de leur direction.**

Le SEV, interpellé par un de ses membres, a empoigné le problème et mis sur pied ces assemblées. Le lien RailCare et SEV est vite trouvé: la logistique camion et rail fait partie intégrante du trafic marchandises. D'où l'intérêt certain des employés RailCare à être syndiqués au SEV et pouvoir bénéficier des compétences spécifiques de ses secrétaires syndicaux, qui connaissent le contexte dans lequel évolue cette entreprise.

En début d'assemblée, Christian Fankhauser, secrétaire syndical, a présenté le SEV et sa façon de travailler. Jean-

Pierre Etique, également secrétaire syndical, a expliqué le résultat de la première discussion qu'il a eue avec la direction d'Aclens ainsi que le responsable RH de l'entreprise à mi-novembre.

## Démissions et déceptions

Le personnel traverse une période difficile: beaucoup de démissions et des décisions malvenues de la part de la direction. La goutte d'eau qui a fait déborder le vase? Une indemnité forfaitaire mensuelle de 600 fr. pour les repas, transformée en indemnité journalière de 33 fr., ceci dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ce changement engendre une perte financière pour certains, notamment ceux qui font la semaine sur quatre jours, ainsi que tous ceux qui pourraient être malades ou absents pour d'autres raisons. L'explication? Les autorités fiscales soleuroises, où se situe le siège de l'entreprise, font pression pour que ce forfait soit imposé. D'où la «solution» de l'entreprise, qui a pourtant promis que «personne ne serait perdant dans l'histoire», mais qui sem-



Le ciel n'est pas si bleu actuellement pour les employés RailCare...

ble quand même vouloir éviter de payer des charges sociales supplémentaires.

## Octroi d'un premier mandat de négociations

La revendication des employés est d'intégrer les 600 fr. au salaire brut, et ceci quelle que soit leur affectation. Ils sont tout à fait conscients que le montant reçu chaque mois se-

rait moins élevé, puisque les charges sociales augmenteraient. L'assemblée du personnel réunie à Denges a donné ce mandat au SEV, qui va désormais mener les négociations. Un courrier dans ce sens va partir ces prochains jours à l'adresse de l'entreprise à Härkingen/SO. L'objectif à plus long terme est de créer un réel partenariat social et une con-

vention collective d'entreprise pour protéger ces travailleurs. Le syndicat devra aussi vérifier le respect de la Loi sur la durée du travail, pour les employés qui y sont assujettis. Mais, aujourd'hui, le mot d'ordre à faire passer parmi le personnel est de ne pas signer le courrier reçu, puisque le syndicat entame des négociations.

Henriette Schaffter

## Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»



Le concours de **contact.sev**

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans [contact.sev](#) n° 19:

le tronçon entre Maienfeld et Landquart dans la vallée du Rhin.

Le sort a désigné Joachim Stöckli, domicilié à Igis, membre de la section LPV Landquart.

Il gagne un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

## Conditions de participation

**Par carte postale** Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

**Par e-mail** Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Sur Internet** Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 30 novembre 2016.