

«La CCT CFF, le phare du SEV»

Le comité du SEV a abordé les points forts de 2018: les négociations CCT CFF/ CFF Cargo sont la priorité absolue du SEV.

Page 2, édito en page 3

Soucis aux Ateliers CFF de Bellinzone

Les Officine ont du potentiel, le personnel tessinois en est convaincu. Aux CFF maintenant d'agir dans le bon sens.

Page 4



50 h par semaine?

L'USAM exige des heures de travail plus longues et joue avec notre santé.

Page 5

Mobilité 4.0

Permis de conduire ?

Certains ne peuvent plus entendre parler de digitalisation. Le SEV doit pourtant s'en soucier, car elle a des répercussions directes importantes sur notre quotidien, les profils professionnels et l'emploi dans le transport public.

Que la digitalisation soit actuellement thématiquée par presque toute organisation est une exigence légitime pour tous les groupes d'intérêts qui s'occupent et se préoccupent des développements numériques. C'est pourquoi cela a été le thème du colloque organisé par OuestRail, le lobby ferroviaire de Suisse occidentale et la journée VPT.

Les trains et navettes sans chauffeur en sont un exemple, mais qui fait couler beaucoup d'encre. C'est pourquoi, nous en avons parlé avec Marjan Klatt de la LPV. Il exige d'être intégré dans l'évolution et suivre les formations nécessaires.

Dossier Pages 6 à 8



Navette sans chauffeur à Marly: Surtout automatisé, notre futur a besoin de conditions-cadre.

NLM: attente exténuante

Le temps passe mais le personnel de la NLM ne voit toujours rien de concret. Pourtant, le canton - dans son rôle de médiateur et de garant - avait donné des assurances: emplois pour tout le personnel (saisonniers compris), respect des salaires actuels pour 2018, année pendant laquelle une CCT doit être négociée. Les syndicats et le personnel ont rencontré Agostino Ferrazzini, CEO de la Société de navigation de Lugano et chef du futur consortium.

Pages 2 et 3

Pétition sur le projet CFF «Profils professionnels Operating»

SEV-TS remet 1000 signatures

■ La sous-fédération TS a remis une pétition le 13 novembre à Claudio Pelletti, chef de la mise à disposition des trains (ZBS). Celle-ci exige le refus des rétrogradations, la transparence dans les classifications et l'attribution des fonctions, et des informations claires sur l'organisation des services.

Page 12



EN VITESSE

Accord chez ABB

Après six jours de «consultation collective», un accord a été trouvé le 20 novembre chez ABB Sécheron, spécialisée dans les transports et bénéficiaire. D'ici mi-décembre, tout devra être mis en œuvre pour garantir les emplois à Genève. Les salariés se battaient contre la suppression de 150 postes de travail en cas de délocalisation de la production de transformateurs de traction pour les trains vers la Pologne. Le canton, les TPG - qui ont permis de développer la technologie des bus 100% électrique TOSA - et la Confédération ont injecté plus de 10 millions dans le site... ys

Des membres SEV parrainent des rames



Travys a inauguré deux nouvelles rames avec leurs parrains, membres du SEV. Les deux rames, rebaptisées «Mouvement» et «Energie», ont été inaugurées, jeudi 5 octobre, en présence de la marraine Marinette Dessieux-Théraulaz, et du parrain de «Energie», René-Pierre Deriaz. Ces deux personnalités ont été proposées par le personnel de Travys. Marinette Dessieux-Théraulaz et son époux membres du syndicat depuis 1961. Lui travaillait depuis 1959 à la compagnie en tant que chef de halle à Ste-croix; il est décédé en 1980 électrocuté, en cherchant à faire du tonnage dans les débuts de chargement des wagons CFF sur chariots roule. Mme Dessieux est aussi une cliente de longue date.

Quant à René-Pierre Deriaz, autrefois il était contremaître électricien aux ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains, syndiqué FTM; et depuis 1982 collaborateur technique au dépôt et atelier de Travys, et membre SEV.

Comm

Rien de concret depuis la fin de la grève à la NLM malgré les garanties du canton

Attente exténuante pour le personnel

Le temps passe mais le personnel de la NLM ne voit toujours rien de concret. Pourtant, le canton - dans son rôle de médiateur et de garant - avait donné des assurances: emplois pour tout le personnel (saisonniers compris), respect des salaires actuels pour 2018, année pendant laquelle une CCT doit être négociée. La rencontre de lundi entre les syndicats et Agostino Ferrazzini, CEO de la Société de navigation de Lugano et chef du futur consortium, n'a pas rassuré le personnel.

Pour y voir plus clair, un petit retour au 11 octobre s'impose. Après une réunion sur l'avenir de la navigation sur le Lac Majeur au siège du gouvernement

tessinois, un communiqué de presse assurait de l'emploi du personnel dès le 1er janvier 2018. Agostino Ferrazzini et Alen Vukic représentaient la SNL.

Rien de concret

Depuis un mois, le personnel - sur les dents depuis juillet - n'a aucune garantie sur son avenir professionnel. La rencontre informelle de lundi entre le CEO de la SNL Agostino Ferrazzini, le personnel et les syndicats avait été demandée par les employé-e-s. Elle ne fut qu'un échange. Rien de concret sur la table, si ce n'est la volonté de négocier une nouvelle CCT. Un élément imposé par le canton pour toutes les entreprises qui ont des mandats de prestations, comme le futur consortium chargé de l'exploitation de la navigation sur les lacs tessinois. «Cette situation d'incertitude inquiète le personnel qui ne cache pas sa déception. Comment pourrait-il en être autrement?», observe le secrétaire



Angelo Stroppini devant la presse pendant la grève.

syndical SEV Angelo Stroppini. Cette déception se transforme en insatisfaction légitime: l'actuel personnel NLM ne se sent absolument pas pris en considération. C'est vraiment dommage, parce que sans employés, les bateaux du futur consortium ne pourront pas naviguer.» Angelo Stroppini, qui reconnaît à Ferrazzini son habileté d'entrepreneur, souligne sans détours que «cette attente est littéralement exténuante et les manoeuvres dilatoires ne font qu'alimenter l'incertitude».

Malgré l'accord post-grève signé par le canton et les syndicats, «aujourd'hui se succèdent les réunions techniques et les rencontres ministérielles, alors que le personnel reste à quai. Le risque est que personne n'assume ces retards, ouvrant la voie au ping-pong des responsabilités», avertit Stroppini.

On se renvoie la balle

C'est le sentiment du personnel au sortir de la séance de lundi: le temps passe et personne n'y peut rien. Les

le personnel



Les enfants du personnel à l'oeuvre durant la grève à Locarno: «Nous voulons du travail et de la dignité pour nos mamans et nos papas».

employé-e-s attendent des réponses concrètes et c'est toujours de la faute de quelqu'un d'autre s'il n'y en a pas. La seule certitude c'est qu'il n'y a rien de sûr concernant deux points centraux: la garantie d'emploi pour le personnel du bassin suisse de la NLM (fixe et saisonnier) dans le futur consortium et le maintien des salaires actuels pour 2018.

«Dans ce contexte, rappelle Angelo Stroppini, faut-il rappeler que les employé-e-s attendent des réponses claires quant à leur avenir. Pas des promesses ou des tapes sur les épaules. Car on ne vit pas de tapes sur les épaules. Je tiens à rappeler que derrière chaque employé-e, il y a une femme, un mari, des enfants, vivant dans l'incertitude de-

puis des mois.» Ces salarié-e-s NLM qui se battent avec courage pour défendre leur emploi mériteraient de trouver cette terre ferme sur laquelle construire leur avenir professionnel et personnel.

Françoise Gehring

Comité SEV

«La CCT CFF, c'est notre phare»

Les négociations CCT CCF/CFF Cargo étaient au centre de la séance du comité SEV du 17 novembre. Priorité numéro un pour le SEV en 2018. Notre édito ci-contre y est consacré.

Le responsable de la délégation de négociation CCT CFF/CFF Cargo Manuel Avallone a rappelé que le SEV va actuellement sur le terrain pour sensibiliser le personnel des CFF aux négociations CCT de l'an prochain: «Cette présence sur le terrain est bien vue par les employé-e-s. Notre message est clair: la CCT ne tombe

pas du ciel.» Manuel Avallone a rappelé que pour le SEV, il n'est pas question de négocier deux CCT différentes pour les CFF et CFF Cargo. Lui emboitant le pas, le président Giorgio Tuti a illustré l'importance de la CCT CFF/CFF Cargo ainsi: «C'est le phare de notre politique contractuelle. Nous devons nous mobiliser, toutes et tous pour ce dossier qui est notre priorité numéro un en 2018. Du personnel SEV aux sous-fédérations et sections, nous devons toutes et tous mettre nos forces dans ces négociations primordiales car elles influencent les CCT des autres entreprises de transports.» Gilbert D'Alessan-

dro, président de la sous-fédération VPT a renchéri: «Aux Transports publics fribourgeois, nous renégocierons notre CCT en 2020. La teneur de la CCT CFF sera d'une extrême importance. A la VPT, nous sommes donc pleinement solidaires des sous-fédérations CFF et les enjoignons à se mobiliser fortement. On l'a vu aux Transports publics de la région lausannoise, lorsqu'on se mobilise, cela porte ses fruits aussi sur le plan du recrutement.» La CCT CFF/CFF Cargo figure donc en bonne place des points forts 2018 du SEV. Ils ont fait l'objet d'une première lecture et reviendront à l'ordre du jour du comité le 15 décem-

bre pour approbation. Le comité a aussi adopté le nouveau Règlement sur les mesures en cas de conflit de travail, qui réunit désormais celui sur les mesures de lutte et celui sur le fonds de lutte. Il précise notamment les questions d'indemnisation en cas de grève et les conditions nécessaires pour voter des mesures de lutte. A noter aussi que Sven Zimmermann a été élu par la Jeunesse pour siéger au comité SEV dès 2018. Il succède à Janos Jorosh qui devient remplaçant. vbo

CFF et CFF Cargo

«Ma CCT tombe du ciel...»

Avant les négociations CCT CFF de l'an prochain, le SEV va à la rencontre du personnel des CFF pour expliquer l'importance du renouvellement conventionnel.

Les militants et militantes des sections romandes sont allés au contact du personnel des CFF et de CFF Cargo ces dernières semaines pour parler aux membres et aux non-membres. Une présence de terrain fondamentale en vue des négociations CCT CFF qui débiteront en 2018 pour se conclure normalement en juin. Le SEV va tout mettre en oeuvre pour



Visite à la gare de Cornaux avec des collègues de Cargo CFF.

vous informer régulièrement de l'état des négociations avec ce message: «Ma CCT tombe du ciel...». Un clin d'oeil un brin provocateur pour rappeler que justement cette CCT est le fruit de négociations que le

rapport de force - et donc l'implication de chacun - peut influencer. Cette CCT est une priorité absolue pour le SEV (voir l'édito ci-contre). Vivian Bologna

ÉDITO

Le renouvellement de la CCT CFF/CFF Cargo est notre priorité absolue pour 2018. Il n'est pas inutile d'en rappeler les raisons. Cette CCT concernera presque l'entier du personnel de CFF SA et de CFF Cargo SA. Et la moitié d'entre eux sont membres du SEV. Ces négociations se déroulent alors que les CFF appliquent RailFit 20/30 avec un zèle aveugle. En témoigne le déclassement d'employés chez P-Operating (voir en page 12). Les disparitions d'emplois et la dégradation des conditions de travail touchent le personnel

«Nous devons nous battre tous ensemble. Pour que chaque membre puisse encore bénéficier d'une très bonne CCT.»

Giorgio Tuti

CFF de plein fouet. La direction des CFF a annoncé qu'elle attaquerait la CCT pour réaliser des économies et augmenter la productivité de son personnel. Pour la défendre, le SEV a donc lancé cet automne sa campagne «Ma CCT tombe du ciel...»



Une autre élément majeur nous guide dans ces négociations: le rôle de cette CCT sur l'entier de la branche. Les regards de toutes les entreprises de transports publics sont tournés vers les CFF. Combien de fois a-t-on entendu de directions d'ETC qu'elles ne pouvaient pas accepter une revendication parce que même les CFF ne le font pas.

Et de notre côté, nous nous appuyons sur les conditions de travail et salariales aux CFF pour fixer les usages de la branche. Cette question qui semble si éloignée était pourtant au cœur de notre combat contre les salaires de dumping pratiqués chez Crossrail qui voulait offrir quelque 2000 fr. de moins par mois à des mécaniciens de locomotives. En portant l'affaire en justice, le SEV a défendu jusqu'au bout les salaires du personnel des transports publics. Avec une victoire de principe, puisque la justice n'a pas pu trancher, Crossrail ayant renoncé à ce modèle d'affaires.

Et pour conclure, il m'importe de rappeler que la défense de la CCT CFF/CFF Cargo est d'autant plus importante aujourd'hui que nombre de cantons ferment les robinets des finances et sacrifient les conditions de travail et les salaires sur l'autel de la concurrence prônée par l'OFT. Ce sont donc aussi les CCT des ETC qui sont sous forte pression. Une baisse de leur qualité aurait un impact sur la branche et donc sur les collègues des CFF. C'est donc un cercle vicieux contre lequel nous devons nous battre tous ensemble, du personnel SEV aux sous-fédérations et aux sections. Pour que chaque membre puisse encore bénéficier d'une très bonne CCT.

Nouvelle réunion de la plate-forme des Officine

Quel avenir industriel?



L'inquiétude est de mise chez le personnel des ateliers de Bellinzone.

Lors de la dernière réunion de la plate-forme Officine, les CFF et le personnel ont présenté leurs positions respectives.

Cette rencontre a été appelée par le médiateur Franz Steinegger afin que chaque partie puisse approfondir les divers aspects du projet de développement des Officine et ce avant que le Conseil d'administration des CFF ne prenne une décision de principe. Une rencontre à laquelle ont pris part les deux conseillers d'Etat tessinois Christian Vitta et Claudio Zali.

Les divers scénarios étudiés par les CFF les ont convaincu de construire de nouveaux locaux industriels au Tessin dans un délai de 8 à 10 mois. La surface serait identique, voire même jusqu'à 20% plus élevée. Cette nouvelle construction devrait permettre de mieux répondre aux exigences d'entretien des rames voyageurs modernes.

Les CFF ont réaffirmé leur intention de confier à cet atelier industriel l'entretien des Giruno qui circuleront sur l'axe du Gothard ainsi que celle des «pendolini» nouvelle génération. Ce nouvel atelier reprendra aussi toutes les activités d'entretien réalisées actuellement par les sites P-OP au Tessin, soit celui de l'expédition de Bellinzone et celui de Biasca.

Les plans des CFF sont toutefois confrontés à des difficultés de taille, comme le teneur des investissements nécessaires, les procédures de planification ou la recherche d'un terrain adéquat. Les conseillers d'Etat ont rappelé leur soutien au projet qui permet notamment de maintenir ce secteur industriel au Tessin.

Pour les représentants du personnel, CoPe et syndicats, ce projet présente des limites. Ils ont précisé qu'elles ne sont pas dues à la volonté de transférer les Officine, mais bien du manque de détermination des CFF à vouloir valoriser le potentiel du seul atelier industriel au sud des Alpes. Depuis la grève historique de 2008, le personnel s'est battu pour développer le site obtenant au passage l'engagement des CFF et du canton pour la création d'un centre de compétence. Ces efforts seraient réduits à néant avec l'intention des CFF de miser exclusivement sur l'entretien des rames voyageurs, renonçant à celui du trafic marchandises. Sur le long terme, c'est la moitié des postes de travail actuel qui disparaîtrait.

Le personnel estime que le chemin à suivre doit être différent. Il consisterait à s'engager concrètement pour le développement de toutes les activités possibles et d'entrer dans divers marchés, histoire de consolider les emplois actuels. Une stratégie qui pourrait bénéficier des nouvelles impulsions qu'offrirait un nouveau centre. C'est ainsi que le projet de nouvelle Officina pourrait devenir une réelle opportunité pour la région et ceux qui y vivent et y travaillent. Cet appel a été bien accueilli par la plate-forme et devrait faire partie du dossier soumis au CA des CFF lors de cette séance visant à analyser toutes les activités potentielles de cette nouvelle Officina.

Cette assurance ne suffit pas au personnel pour qui le vrai problème c'est l'emploi dans la région et non la situation géographique des ateliers.

Pascal Fiscalini

SOUS-FÉDÉRATION PV

Trafic grandes lignes, caisse de pensions et FVP

Lors de sa 8ème séance du 14.11.2017, la CoCentr PV a pris note que le Conseil fédéral avait prolongé de deux ans la concession des CFF pour le trafic grandes lignes. Il espère ainsi qu'entre-temps, les CFF et le BLS auront trouvé une solution commune comme cela a été le cas avec le SOB.

Car une répartition sur plusieurs concessions pour le trafic grandes lignes aurait des répercussions négatives également sur la caisse de pensions des CFF.

En effet, dans le pire des cas quelque mille à deux mille collaborateurs seraient transférés au BLS, ce qui causerait un grand déséquilibre entre les actifs et les rentiers. Cet équilibre est aujourd'hui déjà passablement bancal. Le danger serait que la Caisse de pensions CFF doive une fois de plus entreprendre un exercice d'assainissement. Par contre, ceci n'a pas l'air d'inquiéter certains politiciens qui ne

se préoccupent que du marché, ni l'OFT d'ailleurs qui est atteint du même virus. La PV demande que les responsables prennent en considération toutes les conséquences dans leurs réflexions. Pour nous une chose est claire: il faut conserver la solution actuelle avec une concession unique.

Cette question prendrait encore de l'ampleur si l'on devait envisager de séparer CFF Cargo du groupe CFF pour la soumettre directement à la Confédération.

La Cocentr a également pris acte avec satisfaction que la carte multijours FVP (6 pour 5) continuera d'être distribuée après le changement d'horaire 2017, ceci jusqu'à nouvel avis.

Commission centrale PV



Bereichsleiter Depot 100% (m/w)

Das Depot Worblaufen ist zuständig für die betriebsnahe Instandhaltung der gesamten S-Bahn-Flotte und aller Baudienstfahrzeuge des RBS und ist damit die eigentliche, technische Drehscheibe des Bahnbetriebes. Aufgrund einer anstehenden Pensionierung suchen wir zur selbständigen Führung dieses lebendigen und abwechslungsreichen Betriebes mit ungefähr zwanzig Mitarbeitenden einen Nachfolger.

Sie führen das gesamte Depot selbständig nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sowie nach strategischer Massgabe des Unternehmens bzw. der Abteilungsleitung. Mit Ihrer zuverlässigen Planung und Ihrem organisatorischen Geschick leisten Sie einen wichtigen Teil zur Zielerreichung hinsichtlich Qualität, Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit innerhalb der Abteilung Rollmaterial. Sie koordinieren wichtige Abläufe abteilungsübergreifend und vertreten das Depot gegenüber internen und externen Stakeholdern.

Wir suchen eine gestandene Persönlichkeit mit technischer Grundausbildung sowie mit ausgeprägter Führungserfahrung. Bahnkenntnisse möglichst im Bereich Fahrzeuginstandhaltung sind von entscheidendem Vorteil. Sie sind eine kommunikative, offene und flexible Persönlichkeit mit einem Flair für Menschen, Technik und Zahlen.

Sie finden bei uns eine selbständige Tätigkeit mit grosser Entfaltungsmöglichkeit in einem dynamischen, aufgeschlossenen Arbeitsumfeld. Für weitere Informationen steht Ihnen Felix Hofer, Abteilungsleiter Rollmaterial, Tel. 031 925 56 14, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre vollständige Bewerbung vorzugsweise per E-Mail an jobs@rbs.ch oder alternativ per Briefpost an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen.

Regionalverkehr Bern-Solothurn – www.rbs.ch

L'USAM lance l'attaque, les syndicats ripostent. Commentaire de Luca Cirigliano, secrétaire central USS

50 heures? Paradis des patrons

L'Union suisse des arts et métiers (USAM) veut que «les salariés travaillent plus et se reposent moins». L'USS se battra contre une telle offensive qui ne sert que les patrons et s'engagera par tous les moyens pour la protection des travailleurs.

La proposition de l'USAM de passer à la semaine de 50 heures (comme si les travailleurs et travailleuses de Suisse se la coulaient douce!) ne plaît pas du tout à l'Union syndicale suisse (USS). Les mesures présentées par la faïtière des petites et moyennes entreprises sont un véritable affront: en Suisse on travaille plus d'heures que partout ailleurs en Europe et pour les salariés, le stress et les surcharges sont le lot quotidien. De telles mesures ne serviraient que les intérêts des patrons. Pour les travailleuses et travailleurs, cela représenterait une détérioration des conditions de travail et une atteinte à la protection de la santé. Luca Cirigliano, secrétaire central de l'USS en charge du dossier sur le droit du travail, nous l'explique dans ce bref interview.

■ **Travailler 50 heures par semaine: une nouvelle provocation du patronat?**

Oui, et elle est calculée. Aujourd'hui, la majeure partie des personnes actives travaille avec un horaire de 45 heures hebdomadaires au maximum. Dès la 46e heure, l'entreprise doit payer les heures supplémentaires ou octroyer du temps libre en compensation. Et voilà le problème: les employeurs ne veulent plus payer! Encore pire: non seulement ils veulent que nous travaillions plus mais ils suggèrent aussi de lever l'obligation de saisir le temps de travail. C'est ce que propose l'initiative populaire de la conseillère aux Etats Karin Keller-Sutter.



En Europe, la Suisse est le pays où l'on travaille le plus.

■ **Pourtant, en Suisse on travaille déjà beaucoup comparé à la moyenne européenne, non?**

Nous sommes en effet à la «pointe»: dans aucun autre pays d'Europe on ne travaille autant qu'en Suisse. Et dans les autres pays, on travaille moins durant les dernières années de la carrière mais, chez nous, le temps de travail reste inchangé jusqu'au bout.

■ **Quels pourraient être les risques sur l'occupation, la santé et la conciliation entre vie privée et professionnelle d'un surplus d'heures de travail?**

Si on travaille plus de 50 heures, 60, 70 h, et aussi la nuit, et aussi le dimanche, comme le proposent les patrons et certains parlementaires, on n'aura plus de vie privée. On ne dormira plus suffisamment, on ne se reposera plus, le stress augmentera et le phénomène du burn-out, qui sévit déjà en Suisse, redoublera. Ce seront avant tout les employés les plus vulnérables qui en paieront le prix, par exemple les femmes qui assument en sus les tâches familiales, et les plus âgés qui sont plus sensibles au stress.

■ **Surcharge de travail et stress coûtent cher: le SECO le reconnaît également. Le stress au travail n'est plus une exception mais un phénomène qui s'étend partout. Environ un tiers des salariés en Suisse se sent stressé souvent à très souvent. Comment devons-nous réagir à ces chiffres inquiétants?**

Les faits parlent d'eux-mêmes: un problème existe en Suisse en relation avec les heures de travail. Et comment qu'il existe! La situation n'est pas du tout transmise par les employeurs: ils veulent nous faire croire que nous devons travailler plus, sur demande et pour répondre à tous leurs désirs. Et ceci pour moins d'argent puisqu'il n'y aura plus d'indemnisation des heures supplémentaires. En vérité, les employeurs veulent rendre le travail meilleur marché, pour eux! Eh bien, disons-leur clairement non! Nous travaillons trop, au mépris de toute règle. Nous devons tendre vers plus d'autonomie et de flexibilité pour le personnel, pas pour les patrons. Il faut faire plus de contrôles et surtout mieux respecter la loi. Les dispositions

légalisées existantes sont déjà extrêmement flexibles, le Conseil fédéral le confirme dans son dernier rapport sur la numérisation. En Suisse on a la possibilité de travailler beaucoup, on le fait, et d'une manière très flexible. L'USS et ses syndicats membres s'engageront pour améliorer dans les CCT l'autonomie liée au temps de travail et aux horaires de travail. Et des précisions devront figurer aussi dans la loi, p. ex. concernant le télétravail. Il faut aussi des contrôles plus importants de la part des inspecteurs du travail et de la SUVA.

■ **La sixième «Enquête européenne sur les conditions de travail» (voir encadré) présentée en mai dernier confirme cette tendance de flexibilisation unilatérale du temps de travail. Quels sont les moyens à disposition des syndicats pour stopper une telle tendance?**

Pour les patrons, la flexibilité à sens unique c'est le paradis! Nous luttons afin que dans les CCT, il y ait des dispositions qui tiennent compte de cette précarisation liée à une flexibilisation malsaine.

■ **Mis à part cette provocation avec les 50 heures, il y a encore les initiatives des conseillers aux Etats Konrad Graber (PDP/LU) et Karin Keller-Sutter (PLR/SG) qui s'attaquent la Loi sur le travail. Que doit répondre le mouvement syndical à ces nouvelles attaques?**

Une chose est sûre: nous combattons toutes les tentatives parlementaires visant à démanteler la Loi sur le travail. Nous voulons davantage de règles pour protéger les travailleuses et les travailleurs. Que ce soit dans le cadre des CCT ou au niveau législatif, par exemple en regard avec le phénomène du télétravail qui va en s'amplifiant avec la numérisation.

Françoise Gehring / MV

ENQUÊTE EUROPÉENNE

La 6e «Enquête européenne sur les conditions de travail» (Ewcs) publiée le 22 mai dernier confirme au niveau suisse ce qu'affirment depuis longtemps les syndicats: la flexibilisation unilatérale du temps de travail se fait au détriment des employés. Le Secrétaire d'Etat à l'économie (SECO) a publié une partie des résultats qui concerne la Suisse. Les données permettent une comparaison des conditions de travail en Suisse entre 2005 et 2015.

Les résultats mettent en lumière la grande pression qui menace les employés en Suisse. Elle se manifeste par une hausse de la charge de travail qui va de pair avec une baisse des possibilités de participation. Le manque de temps, les journées de travail toujours plus longues et le travail durant le temps libre sont les principales causes de stress. Selon les résultats de l'enquête européenne, plus de 60% des personnes interrogées sont confrontées à des rythmes de travail très intenses et des délais toujours plus courts. A cela s'ajoute le fait que la durée du travail d'un employé à temps complet en Suisse est déjà la plus longue d'Europe (42 h en Suisse contre 39 h dans l'Union européenne). Les horaires trop denses et la difficulté croissante de planifier ses journées de travail sont dommageables pour la santé. Le SECO admet que la possibilité pour les employés de gérer le temps de travail de manière autonome ne doit pas être confondue avec une demande de plus de flexibilité des entreprises. fg

Mobilité 4.0

«Y a-t-il encore un chauffeur?»

Tel était le titre du colloque organisé le 17 novembre à Yverdon par OuestRail, le lobby ferroviaire de Suisse occidentale. A l'heure où de nombreuses villes romandes testent des navettes automatisées la question se pose en effet. Comment les services publics doivent se positionner face à ces changements, comment le politique doit-il encadrer ce débat ? La discussion a été riche.

«Qu'en est-il de l'emploi avec ce développement des véhicules sans chauffeurs ? Y aura-t-il encore des personnes à transporter si la plupart des emplois seront remplacés par des algorithmes et des robots ?» La question qui fâche n'est arrivée qu'à la toute fin du colloque lors de la dernière question posée dans la salle par un journaliste syndical. «C'est une très bonne question» lui a répondu à la tribune

François Gatabin, ancien syndicaliste et actuellement directeur des MBC, les transports de la région Morges, Bière, Cossonay, «mais je n'ai pas de réponses, si ce n'est que les navettes autonomes ne remplacent pas des prestations existantes». **Géraldine Savary** (PS/VD), membre de la Commission des transports des Etats, a été la seule conférencière à s'inquiéter de cette question en pointant notamment les contradictions du di-

scours de La Poste qui «développe ces navettes comme à Sion tout en désertant les centre-villes en fermant les offices de poste.»

Véhicule autonome, électrique et mutualisé ?

Depuis un peu plus d'une année, différentes expériences de navettes automatisées sans chauffeurs ont lieu en Suisse romande et à Zoug. Ce colloque était donc le moment idéal pour tirer les premiers

enseignements de ces tests. L'Office fédéral des routes (Ofrou) devrait par ailleurs prendre prochainement position si les essais seront prolongés ou non. Entre promesses et déconvenues de la technologie, l'impression qui se dégage est que le futur du transport et de la mobilité est en train de s'écrire maintenant et que des transformations majeures se préparent. Pour le municipal yverdonnois et géographe **Pierre Dessemontet**,

une des révolutions que nous sommes en train de vivre est ce «passage d'une mobilité largement basée sur le pétrole et le gaz à une mobilité basée sur le moyen électrique. Nous sommes peut-être en train de passer du véhicule à essence possédé par une personne qui le conduit à un véhicule mutualisé et qui se conduit tout seul, ce qui aura un impact sur l'aménagement du territoire et nos routes.»

Quelle régulation publique ?

Ingénieur à l'EPFL, **Emmanuel Ravalet** a posé la question de l'articulation entre l'offre de véhicules autonomes individuels ou partagés avec l'offre des services publics. Si une complémentarité est tout à fait envisageable, l'expérience qu'il a menée à Grenoble a montré que cette articulation n'est pas toujours si simple : «Quelle gouvernance faudra-t-il mettre en place ?», interroge-t-il. Pour **Markus Riderer** de l'Ofrou, on ne peut pas encore parler de véhicule autonome mais automatisé. Même si l'Internet des objets permettra aux véhicules d'échanger entre eux et une exploitation collective des données, nous n'en sommes pas encore là. Si la promesse de partage des voitures est celle d'une baisse du parc automobile, de nombreux problèmes éthiques, de propriété des données se posent encore.

«Nous ne voulons pas que des plateformes avec leur concurrence malhonnête viennent perturber notre si parfait système de transports publics en Suisse.»

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV



Depuis un an, différentes expériences de navettes automatisées ont lieu en Suisse. L'occasion par ce colloque de faire le point et réfléchir à quelle régulation publique.

Quand ces voitures seront-elles sur les routes ? «Entre 2019 et 2050», avance-t-il prudemment. **Géraldine Savary** a également posé la question du positionnement du politique : accompagner ces tests, analyser les impacts sur l'emploi, l'aménagement du territoire et assurer un pilotage coordonné cohérent.

Phases test à Sion et Marly

Trois intervenants ont fait part de leurs expériences en lien avec l'introduction de navettes automatisées. Depuis juin 2016, 31 000 passagers ont utilisé une des deux navettes automatisées de La Poste qui circule en ville de Sion. **Philippe Cina** de CarPostal a rappelé que si cela a été «un long

chemin, les autorités ouvertes ont permis cela, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays environnants». Il s'est plu à rappeler que l'itinéraire retenu à Sion est «le plus complexe au monde». Des couacs arrivent encore : des voitures mal parquées, l'arrivée inopinée de la neige, des glycines qui poussent et voilà que la navette se bloque. Un groom prend alors le relais car la navette ne peut tourner seule un obstacle. Comprendre un feu vert ou un geste de la main reste difficile pour la navette. Pour lui, elle sert «pour les petites distances, pour les endroits non desservis par les transports publics et difficile d'accès en voiture». Pas question de

remplacer des lignes existantes. **Laura Andres**, cheffe de projet aux TPF, a raconté le long processus d'apprentissage pour homologuer et mettre en circulation une telle navette à Marly (FR) : «On a tous les jours des surprises, comme un pont métallique qui a perturbé l'électronique et provoqué des freinages intempestifs.» Comme à Sion, l'idée est de développer un service à la demande où l'on passe commande avec une application. Pour **François Gatabin** qui va introduire une telle navette en vieille ville de Cossonay, il s'agit de «repenser le rôle des entreprises de transport public à l'horizon 2030-2045 car cela va très vite. Il s'agit de penser mobilité et service connectés et donner une alternative au véhicule autonome privé». D'autres projets voient le jour. A Genève, les TPG ont aussi acquis leur minibus automatisé pour Meyrin. Les trains autonomes arrivent aussi en gare. La compagnie de Suisse orientale Südostbahn (SOB) se prépare à lancer en 2020 une expérience pilote de rame automatique sur un tronçon de 20 kilomètres dans le Toggenburg saint-gallois. Une demande d'autorisation et de financement a été adressée à l'Office fédéral des transports.

A Amsterdam, un bateau sans pilote, Roboat, est actuellement en test.

Et l'humain ?

Si les débats ont été riches, l'absence d'un questionnaire sur les impacts sur l'emploi de ces bouleversements technologiques montre l'urgence d'une réponse syndicale forte sur ces questions. Si l'horizon est, comme l'analysait la philosophe Hannah Arendt «une société de travailleurs sans travail, on ne peut rien imaginer de pire». Imposer des limites aux systè-

mes automatisés et remettre l'humain et non la technologie au premier plan. Voilà le défi qui nous attend. **Yves Sancey**

«LA NUMÉRISATION NÉCESSITE DES CONDITIONS-CADRE»

Lors de la journée VPT du 11 novembre à Fiesch, la vice-présidente SEV **Barbara Spalinger** a fait un exposé sur la numérisation et ses répercussions dans le monde du travail.

La «quatrième révolution industrielle» fait le lien entre l'automatisation, la communication et la mise en réseau via internet, et apporte ainsi de nouvelles possibilités sur le plan technique, explique **Barbara Spalinger** dans son introduction. Les trains et les voitures qui se conduisent tout seuls en font partie toutefois beaucoup de questions restent ouvertes. «Le métro M2 à Lausanne le fait déjà et cela n'a finalement pas causé un grand chamboulement pour nos membres.»

Barbara Spalinger souligne que «la numérisation n'a de cesse de progresser et qu'il faut établir des conditions-cadre. Il faut pouvoir éviter les licenciements. Le personnel doit être inclus dans le développement professionnel et pouvoir se qualifier pour les nouvelles tâches.»

La numérisation signifie aussi que le travail n'est plus lié à un lieu spécifique mais qu'il peut être accompli depuis n'importe quel endroit. Les conséquences sont de nouvelles externalisations. **Barbara Spalinger** cite ensuite en tant que nouveau produit de la numérisation les entreprises plate-forme telles qu'Uber ou FlixBus. Ces dernières sont plus des entreprises d'informatique que des entreprises de transport. «Car les chauffeurs et chauffeurs qui fournissent les prestations proposées par exemple par FlixBus ne sont pas employés par FlixBus mais par des entreprises locales qui se nomment des «partenaires» de FlixBus. FlixBus ne connaît pas ces personnes, ne verse pas leur salaire ni aucune prestation sociale.» Les prestations n'apparaissent donc pas dans les rapports annuels ; l'activité principale n'est ainsi pas divulguée. «C'est un secret de polichinelle que FlixBus a roulé à perte afin d'obtenir le monopole en Allemagne. Et une fois le monopole acquis, ils montent les prix!» **Barbara Spalinger** exprime une certitude : «Nous ne voulons pas que de telles plate-formes avec leur concurrence malhonnête viennent perturber notre si par-

fait système de transports publics en Suisse. Ces entreprises ne paient pas leurs impôts correctement sur leurs revenus et cela nuit à la collectivité. Apple p. ex. paie trop peu d'impôts car elle fabrique ses produits où les gens sont traités comme des esclaves. Si l'on ne stoppe pas cette évolution, la différence entre les riches et les pauvres ne fera qu'augmenter, ici aussi.»

Barbara Spalinger appelle les entreprises à avoir avec leur personnel des relations sociales. «Il faut que leurs employés aient l'impression de faire partie de l'entreprise. C'est cela qui rend le travail plus humain. Et l'identification avec l'entreprise est importante pour la qualité des transports publics.»

Markus Fischer / MV



Géraldine Savary (à g.) a été la seule conférencière à s'inquiéter des conséquences de l'automatisation de la mobilité sur l'emploi.

EN VIDÉO

Vous retrouverez les interviews vidéo de **Laura Andres** et **Pierre Dessemontet** sur notre site <http://sev-online.ch/fr/> et notre page Facebook : www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft/

Projet Cargo souterrain, nouveau chantier du siècle ?

Invité au Colloque de OuestRail, l'ingénieur **Johannes Graf** a présenté le projet Cargo souterrain, un réseau de tunnels à 50 mètres sous terre. Il répond à la demande des gros acteurs de la distribution d'une nouvelle infrastructure pour le trafic marchandises pour anticiper la saturation des autoroutes.

Le premier tronçon relierait Zurich à la zone de logistique de Härkingen. Dans un tube souterrain circuleront des navettes autonomes transportant les marchandises. Graf estime que cela permettra de baisser de 40% le nombre de poids lourds. Si le premier tronçon, financé par le privé, coûterait 3 milliards de francs, le réseau

national de Genève à Saint-Gall coûterait 33 milliards d'ici à 2040. Le Conseil fédéral devrait mettre en consultation un message sur ce projet d'ici la fin de l'année. Les conséquences énormes sur l'emploi pour les chauffeurs privés et les cheminots n'ont pas été abordées dans la conférence. **ysa**

Des trains sans personnel de conduite : prématuré au vu de l'exploitation mixte des CFF

Automatiser ? Réponse d'un mécano

Dans son rapport de consultation sur l'extension de l'infrastructure ferroviaire jusqu'en 2035, le Conseil fédéral écrit qu'il faut saisir les chances offertes par les nouvelles technologies pour envisager une automatisation de l'exploitation. Le point de vue du mécanicien de locs Marjan D. Klatt.

■ **contact.sev:** Le Conseil fédéral plaide dans un rapport pour une automatisation de la conduite des trains d'ici 2035. Dois-tu craindre de perdre bientôt ton poste?

Marjan D. Klatt: Je ne crois pas que dans les quelque 15 années qu'il me reste normalement à travailler je puisse être remplacé dans ma loc. Car avec l'exploitation mixte telle que nous la connaissons aux CFF, des systèmes extrêmement complexes sont nécessaires pour une exploitation totalement exempte de personnel de conduite et leur développement est très lent. Dans les chemins de fer, tout ce qui a trait aux techniques de sécurité doit être parfaitement sûr avant d'envisager une introduction. A moyen terme, des automatisations partielles sont toutefois réalistes.

■ **Ce qui signifie concrètement?** Actuellement, les tests de freinage sont effectués de manière automatique par exemple sur certaines rames automotrices

modernes. Et un outil numérique important pour nous, c'est le logiciel LEA (Lokpersonal Electronic Assistant). Ces outils, ainsi que les instructions pour éliminer les perturbations ou les systèmes d'assistance de conduite par exemple, vont évoluer. A l'avenir, les trains s'équiperont et se testeront eux-mêmes ce qui réduira, pour nous les mécaniciens, les temps de mise en service. Par contre, si nous devons tout à coup réaliser ces tâches manuellement parce que le système annonce une perturbation à notre arrivée, le train ne sera pas prêt pour le départ à l'heure voulue. Je peux aussi m'imaginer qu'à l'avenir, un train puisse rouler tout seul vers son installation de lavage ou d'entretien, mais beaucoup d'eau va couler sous les ponts avant que cela ne soit totalement possible sans personnel de conduite.

■ **Le Conseil fédéral déclare lui-même dans son rapport qu'une exploitation sans personnel de conduite aux CFF semble plus compliquée à réaliser vu l'ouverture du réseau, par rapport à un système fermé comme celui du M2 à Lausanne...**

Nous avons une exploitation mixte avec des trafics marchandises, grandes lignes et régional, plusieurs entreprises ferroviaires et divers types de véhicules de traction, des modernes et des plus anciens qui ont une longévité de 40 ans. Un système de libre accès n'est pas juste un tunnel avec des



BIO

Marjan D. Klatt (51) a travaillé cinq ans et demi comme serrurier avant de se former de 1990 à 1992 comme mécanicien de locomotives aux CFF. Mis à part la conduite, il a assuré dès le début d'autres fonctions comme l'évaluation des systèmes techniques ou les tests ETCS. Aujourd'hui il travaille à 50 % au dépôt de Lucerne et à 50 % au helpdesk du personnel des locomotives à Berne. Il est devenu rapidement président de la section LPV Lucerne

et s'est engagé à la sous-fédération LPV dans diverses fonctions. Actuellement il est coordinateur pour le trafic voyageurs et vice-président central.

Marjan Klatt est marié, il a deux garçons (14 et 11 ans) et habite à Emmen.

Ce qui lui plaît dans le métier de mécanicien de locs mis à part la conduite, c'est l'autonomie du job, mais aussi la complexité du système ferroviaire et le contact avec la clientèle.

stations où l'on se contente d'ouvrir et de fermer les portes avant de poursuivre le trajet. Mais même là il faut la technique nécessaire pour une exploitation sûre sans personnel de conduite. Car il faut aussi tenir compte du comportement des personnes. Cependant l'automatisation d'une exploitation mixte est encore plus compliquée. De plus il faut garder du personnel qui puisse réagir en cas de perturbation, et pour cela une formation adéquate reste nécessaire. C'est pourquoi je n'ai pas l'impression que nous,

les mécaniciens de locomotives, devons avoir peur. Cependant nous devons être intégrés dans l'évolution et suivre les formations nécessaires.

■ **Puisqu'en cas de perturbation du système quelqu'un doit pouvoir se trouver rapidement sur place, ne vaudrait-il pas mieux laisser du personnel sur le train, qui s'occuperait aussi du service à la clientèle?**

La compagnie Docklands Light Railway à Londres par exemple a appliqué cette philosophie: à son ouverture en 1987, les trains roulaient sans personnel de conduite dans un système fermé. Mais comme le réseau s'est étendu de plus en plus, les interventions duraient trop en cas de perturbation. C'est pourquoi il y a aujourd'hui de nouveau sur ces trains du personnel d'accompagnement qui contrôle les passagers qui montent et qui descendent, qui se charge de l'expédition des trains, et qui peut agir en cas d'urgence.

■ **Est-ce que les profils professionnels du personnel des locs et du personnel d'accompagnement des trains sont voués à ne devenir plus qu'un seul?**

Ceci n'arrivera pas si vite car on a encore besoin du personnel des locs en cabine de conduite. Ainsi le personnel d'accompagnement reste présent pour l'encadrement de la clientèle sur les trains. Le personnel des locs ne pourra pas être engagé pour d'autres tâches avant que les systèmes d'assistance soient suffisamment au point pour lui permettre de quitter la cabine de conduite.

■ **Le SEV demande aux employeurs d'intégrer le personnel aux projets de numérisation. Est-ce que les CFF le font aujourd'hui?**

Actuellement il y a divers projets de la sorte au niveau du groupe: «Fit for Future» par exemple est une offensive dans le domaine de la formation, afin de préparer le personnel à la numérisation.

«Smart Rail» concerne plutôt les défis technologiques. Dernièrement il y a eu une discussion entre le CEO et le personnel des locs sur ce thème. A cette occasion, Andreas Meyer et le chef du personnel Markus Jordi ont promis d'intégrer le personnel. Nous verrons s'ils tiennent parole.

■ **Quelles sont les attentes de la LPV en ce qui concerne la formation?**

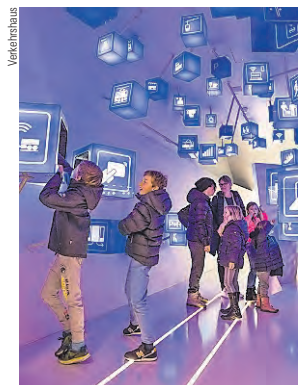
Actuellement aux CFF, bien souvent pour un nouveau système on ne remet qu'un descriptif au personnel des locs: lis-moi ça, et puis allez hop... Cela ne fonctionne pas car lorsque je roule, je dois savoir ce que j'ai à faire sinon je risque de causer des retards. C'est pourquoi nous exigeons des entreprises qu'elles nous donnent les moyens d'avoir les compétences nécessaires et qu'elles nous octroient du temps pour cela.

Markus Fischer / MV

Exposition «Mobilité du demain» à Lucerne

Depuis le 15 novembre, le Musée des transports, avec les CFF, présente une exposition interactive. Reliant le passé à l'avenir, le voyage s'effectue à bord d'un train futuriste où le visiteur est invité à vivre la mobilité de façon ludique. L'exposition s'articule en quatre modules, du temps des pionniers au virage numérique

avant d'entrer dans la mobilité de demain. Les thèmes de la conduite autonome, de l'e-mobilité et de l'avenir des gares sont également au programme. Des hologrammes de pictogrammes montrent à quel point les déplacements sont déjà numérisés et un jeu interactif permet de vivre la mobilité de demain. www.verkehrshaus.ch/fr



■ PV Bienne

Les 100 ans de la PV Biel/Bienne

Une cloche de vache de l'année 1896 a symbolisé la vie encore active de notre section PV après 100 ans d'existence. Environ 200 membres et invités ont répondu à l'appel pour fêter ce jubilé dans la salle, magnifiquement garnie, de la paroisse de l'église St. Paul. La PV Biel/Bienne a été fondée le 21 août 1917 au restaurant «Stadtgarten» à Bienne. Par ces mots, notre président Ruedi Flückiger a ouvert la fête. Il a ensuite fait un court résumé des premières activités de la PV en précisant que la chronique du guide de fête donnait un très bon résumé historique des 100 dernières années.

Le maire de la ville de Bienne, Erich Fehr, a ensuite apporté les salutations ainsi que les félicitations de la ville pour cet événement. En retraçant ses souvenirs de jeunesse vis-à-vis du développement des transports publics dans la ville (BTI, Trams etc.), il a éveillé de beaux souvenirs des dernières décennies dans l'assistance.

Plusieurs invités dont Manuele Avallone, vice-président du SEV, Roland Schwager, PC SEV PV et Ewald Meile, président du Chœur d'hommes, ont apporté leurs félicitations et ont donné des informations sur les activités syndicales et d'associations.



Erich Fehr, maire de Bienne.

Le Chœur d'hommes des chemins pensionnés avec ses chants et l'ensemble musical «Petinesca-Spatzen» avec leur musique très appréciée ont encadré la manifestation et donné une belle atmosphère de fête. Pour terminer cette belle journée, Ruedi Flückiger a remercié le comité organisateur, les chanteurs et les musiciens, les sponsors, les fournisseurs ainsi que toutes et tous les aides qui ont contribué à la réussite de cette fête. Il a remercié les participants pour leur présence en leur souhaitant la santé pour l'avenir et une bonne rentrée dans leurs foyers. *Drewes/adap. fr.: J.-C. Amiet*



Le président Ruedi Flückiger et l'ensemble «Petinesca Spatzen».

LETTRE DE LECTEUR

PV 2020: qui ose parler de démocratie

En lisant notre dernier journal, j'ai pu lire que Paul Reichsteiner dénonce «les sections syndicales romandes qui ont contribué au naufrage de PV 2020, alors même que l'USS avait démocratiquement décidé de soutenir ce projet». Cette affirmation me semble venir d'un perdant n'acceptant pas la victoire sociale. S'il pense ne plus nous représenter, il peut démissionner ! A quel moment nous a-t-il demandé notre avis? Jamais et pourquoi? Parce que lui et la haute sphère syndicale ne voulait pas provoquer le débat ! Alors que l'USV, démocratiquement, nous a demandé de nous prononcer, nous avons voté contre PV 2020 selon la demande de nos collègues syndiqués. Et il ose nous parler de démocratie ! M. Reichsteiner, vous aurez de bien meilleurs résultats en travaillant avec la base et ceux qui cotisent plutôt que de

vendre nos années de travail aux patrons! Au plaisir de débattre avec ce monsieur, pour l'émancipation du travailleur. Démocratiquement.

Marc Formosa, président VPT Lac Léman

Réponse du SEV:

Ce n'est un secret pour personne, en Suisse romande, PV 2020 a secoué les syndicats, créant des fractures plus ou moins béantes au sein de chaque organisation. Au SEV et à l'USS, le soutien à PV 2020 a été voté démocratiquement sur la base des statuts. Au SEV, d'abord au comité, puis lors du Congrès. A l'USS lors de l'assemblée des délégués du mois de mars. Cette démocratie-là est-elle parfaite? Sans doute. Mais quelle serait alors la démocratie idéale pour un tel objet? Et dans l'attente d'une meilleure réponse, cette décision démocratique était contraignante.

Décès

Bätscher Ernst, Schüpfen; décédé dans sa 87e année. PV Biel-Bienne.

Broye Alois, Surv. équipe cables, Villeneuve FR; décédé dans sa 86e année. PV Fribourg.

Butticaz Jeanne, veuve de René, Lausanne; décédée dans sa 97e année. PV Vaud.

Clément Gabrielle, veuve de André, Lausanne; décédée dans sa 91e année. PV Vaud.

Eggs Catherine, veuve de Pierre, Sion; décédée dans sa 98e année. PV Valais.

Kocher Frieda, veuve de Charles, Ipsach; décédée dans sa 93e année. PV Biel-Bienne.

Masson Hélène, veuve de André, Lausanne 26; décédée dans sa 105e année. PV Vaud.

Palka Andrej, ouvrier spécialisé, Bienne; décédé dans sa 92e année. PV Biel-Bienne.

Rittener Marcel, Isp expl pens, Olon VD; décédé dans sa 94e année. VPT La Plaine-du-Rhône.

Trummer Hanna, veuve d'Adolf, Port; décédée dans sa 91e année. PV Biel-Bienne.

Zwahlen Elisabeth, veuve de Paul, Safnern; décédée dans sa 91e année. PV Biel-Bienne.

■ Retraités Tl/Métro et Ville de Lausanne
Magnifique sortie chasse

Ce 17 octobre, 78 personnes étaient au départ du Vélo-drome des Croisettes. Nous prenons la direction de la Roche où nous visitons la fromagerie d'Emile Brodard (photo): spécialités de Gruyère et de vacherin. A la fin de la visite, l'apéritif nous est servi avec de magnifiques et délicieux plateaux de fromages.

Vers midi, nous repartons en direction de Botterens «au restaurant du Chamois» pour se faire plaisir en dégustant un bon repas chasse. Un menu de remplacement a été prévu pour les personnes qui ne mangent pas de chasse.

Après ce bon repas, la traditionnelle partie officielle pré-

sentée pour la dernière fois par notre président Roland Bergmann. Il présente les nouveaux membres, salue les membres d'honneurs, remercie tous les participants et souhaite le meilleur à son successeur.

Merci à notre collègue Rémy qui a animé le repas en nous jouant et chantant des airs avec son accordéon.

Vers 16h30, nous avons repris le car dans une bonne ambiance pour le chemin du retour en profitant des merveilleux paysages.

Merci pour cette belle journée.

Le secrétaire, Rosset Yvan



IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 404 ex. (total 42 010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; 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, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-presses: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 7 décembre.
Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 30 novembre à 10h.
Pour les annonces, le délai est fixé au 28 novembre à 10h.

Jeunesse

Samedi 2 décembre ■ **Grottes du Muotathal**

9h
Hölloch

En ce mois de décembre, pour terminer nos activités nous allons atteindre le point le plus bas, mais que cela ne vous effraie pas: la grotte que nous visiterons vous procurera des frissons de plaisir! Nous irons nous protéger de la neige et du froid dans un des plus grands systèmes souterrains au monde, les grottes du Hölloch dans la région du Muotathal, en Suisse centrale. Avec une longueur de plus de 200 kilomètres, elles nous donneront un aperçu étonnant des entrailles de nos montagnes. Avec des guides expérimentés nous explorerons pendant 2 ou 3 heures le système de grottes avant de retrouver la lumière du jour dans le Muotathal. Cette région est très connue pour ses habitants qui sont des as des prévisions météorologiques, pourtant nous ne nous préoccupons pas de la météo en fin de journée, mais bien plutôt de régaler nos estomacs en appréciant une succulente raclette!

Femmes

Mercredi 13 décembre ■ **Dernière sortie de l'année**

11h15
Gare de Montreux

C'est notre dernière sortie de l'année et je vous donne rendez-vous le mercredi 13 décembre à la gare de Montreux à 11.15h. au chaud dans la gare. Comme d'habitude venez avec un maximum de bonne humeur. Vous pouvez me joindre au 079 484 27 31. Esther Geiser

Sections

Samedi 25 novembre ■ **BAU Arc jurassien**

14h45
Croisée des Loisirs, rue Emil-Boéchet 87 Delémont

Cher membre, nous avons le plaisir de t'inviter à notre assemblée générale (AG). Une assiette chaude suivra l'AG pour te remercier de ta présence. Merci de t'annoncer d'ici le 18 novembre 2017 auprès du secrétaire: daniel.hauri66@bluewin.ch ou au 079 429 21 62. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée, nous te présentons cher membre, nos salutations les meilleures

Le comité

Lundi 27 novembre ■ **TPF urbain**
Assemblée d'automne

19h

Assemblée générale d'automne VPT TPF réseau urbain 19h Dépôt de Chandolan Fribourg

Judi 30 novembre ■ **CAVE GESTL**

16h-20h

Venez nombreux lors de notre Ouverture de la cave GESTL. Nous vous proposons une dégustation des vins de la maison Obrist.

Votre comité GESTL

Vendredi 1, samedi 2 décembre ■ **VPT Lac Léman**
AG Caisse épargne du Personnel CGN

Les Crossets Chalet «AMV»

Cette assemblée sera suivie par un repas. Tous les membres de la caisse d'épargne sont cordialement invités à participer à cette assemblée. Prix du repas et de la nuit : 80 francs. Inscriptions jusqu'au 23 novembre. Dernier versement au 24 novembre.

Patrick Vonlanthen

Samedi 9 décembre ■ **ZPV Biel/bienne**
Soirée St Nicolas

dès 18h
Buvette FC Nidau

Raclette à discrétion offerte à tous Nos collègues retraités sont également les bienvenus
Merci de vous inscrire sur la liste au local, par email biel-bienne@zpv.ch, ou au 079.402.89.75 jusqu'au 01 décembre.

Le comité

Pensionnés

Judi 7 décembre ■ **PV Jura**

11h45
Café du Jura Bassecourt

Rencontre Saint-Nicolas

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 musicale. Nouvelle formule de tombola. Ce n'est pas nécessaire d'apporter un lot. Nous avons intégré le dessert dans le menu. Par contre, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi.
Inscription: veuillez svp vous inscrire jusqu'au samedi 2 décembre 2017 auprès du président P. Ackermann tél. 032 422.48.35 ou Courriel: pack@bluewin.ch.

Avec les amicales salutations du comité

Judi 7 décembre ■ **PV Valais**

11h30
Salle Communale Martigny Rue des Petits-Epineys

Fête de Noël

Ouverture de la caisse dès 11h30. Pour la modique somme de 30. fr. par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour 2 personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos 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.
Inscription : auprès de Gilbert Conus, Rue du Catogne 3, 1890 St-Maurice jusqu'au 30 novembre au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier ou par téléphone au numéro 024 485 15 73 / par e-mail gconus@bluewin.ch.

Le comité de section PV Valais

Mercredi 6 décembre ■ **PV Vaud**

14h
Lausanne, Salle du Cazard, Pl. du Marché, à 5' du M2, station Riponne-Béjart

Noël de la section

Comme de tradition, les Cuivres du Talent ouvriront les festivités. Après quoi, nous aurons le plaisir de remettre l'insigne aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires 2017, pour 50, 60 et 70 ans de sociétariat. Pour clôturer notre 100e anniversaire, nous vous projeterons les photos réalisées par notre collègue Gérald Fivat, lors de cette belle journée. Comme toujours, notre collègue Pierre-Alain Combremont nous apportera son message de Noël, avant que la chorale Poivre et Sel, forte de plus de 50 membres, nous réjouisse les oreilles aux sons et aux rythmes des chants tirés de leur répertoire. Pour vos papilles, friandises et boissons vous tendront les bras.

Votre compagne ou compagnon est invité-e cordialement à ces retrouvailles, auxquelles, nous nous réjouissons de vous voir nombreux. A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents le 6 décembre, nous souhaitons d'ores et déjà, une bonne fin d'année et, à vous et vos familles, tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2018.

Le comité

Mardi 12 décembre ■ **PV Genève**

dès 10h30, UOG Pl. des Grottes 3 Genève

Noël de la section

Remise des diplômes pour 40/50/60 et 70 années d'affiliation au SEV. Apéritif dès 11h30, repas dès 12h30 (au fourneau notre ami cuisinier Pascal Kaltenrieder). Olivier Emonet (fils de Bernard) assurera les parties musicales. Inscriptions au 022 796 33 50 (répondeur) ou 022 794 30 87 (répondeur).
Délai: vendredi 8 décembre. La participation financière sera de 20.00 CHF (apéritif/entrée/un plat/dessert/café et 50 cl de vin pour 2 personnes), sans oublier votre geste de solidarité en faveur de ceux qui n'ont pas notre chance. Il sera encore possible d'acheter l'agenda SEV 2018 directement auprès d'André Broye.

Le comité

Angle droit

Privé ou public, où sont les limites?

Nos discussions sur Facebook et les réseaux sociaux, à la cafète ou dans la rue sont-elles privées ou comportent-elles une dimension publique qui peut faire l'objet de mesure disciplinaire? Prudence, même si nos publications ne sont visibles que par nos ami-e-s.

Il est naturellement possible que les gens de notre entreprise entendent parler de certaines de nos déclarations ou de certains de nos actes et que nous soyons appelés à devoir nous expliquer. Mais il est tout à fait légitime de se poser la question: quelles sont les limites de la sphère privée?

La sphère privée et Facebook
Nicole aime passer du temps sur Facebook. Elle partage régulièrement diffé-

rents sujets au sein de son groupe privé. Et voilà qu'elle est convoquée à un entretien par son chef qui lui parle alors du contenu de ses publications. Il lui reproche d'avoir critiqué sur Facebook sa manière de diriger. Nicole se défend en affirmant qu'elle a posté ces informations pendant son temps libre. Selon elle, il s'agit d'un groupe privé et elle a juste émis une opinion personnelle.

En principe, ce qui figure sur Facebook est du domaine public. En effet, chacun peut trouver le profil Facebook d'une personne via Google et consulter ses publications, ses «likes», etc. Rappelons qu'il est possible de partager ses propres publications uniquement avec ses «amis». Elles ne peuvent alors être ouvertes que par eux. Cela reste ainsi si l'on peut dire dans un cercle privé. Toutefois, la personne concernée n'a aucune in-

fluence sur le fait que certains de ses «amis» peuvent partager à leur tour la publication. Le texte ou la photo se retrouvent alors dans l'espace public. C'est pourquoi, il faut rester extrêmement prudent avec Facebook.

Pour revenir à Nicole, elle n'a finalement pas dû subir de mesure disciplinaire. Mais bien évidemment, le comportement de son chef ne s'est pas amélioré suite à ces événements.

Une conversation privée dans le cadre de l'entreprise:

Max et Werner ont décidé de prendre un apéro ensemble et ils boivent un verre de vin. Il se trouve qu'ils ont tous deux un penchant pour une de leurs collègues de la comptabilité et ils se mettent à parler d'elle, entre hommes. Peu après, ils sont convoqués chez leur chef qui leur reproche les propos inadéquats qu'ils ont tenus concernant la collègue. Rappelons que s'il s'agit d'une activité dans le cadre du travail, c'est le règlement d'entreprise qui fait foi, quelles que soient les per-

sonnes présentes ou l'ambiance du moment. Cela ne concerne pas le privé et on devrait toujours bien réfléchir avec qui on parle et quel est le sujet abordé: les murs ont des oreilles. Etant donné que cela s'est passé dans le cadre de l'entreprise, le chef était tenu de réagir. C'est pourquoi les deux personnes ont dû se justifier devant leur supérieur.

Une conversation privée dans un espace public:

Heinz et Andrea ont quitté le travail et parlent ensemble en se rendant à la gare. La journée touche à sa fin et ils rentrent tous deux à la maison. Ils évoquent le collègue de travail qui les énerve car il laisse toujours traîner la tasse qu'il a utilisée vers la machine à café. Le lendemain, comme par hasard, ils doivent tous deux aller chez leur chef: apparemment quelqu'un a écouté leur conversation le jour précédent! Quand on est en public, mieux vaut faire attention de quoi on parle. Si l'on tient des propos qui ne respectent pas le devoir de

confidentialité, portent atteinte à l'image de l'entreprise ou sont clairement sexistes ou racistes, on peut être soumis à des mesures disciplinaires. Dans le cas présent, la discussion entre Heinz et Andrea était une conversation privée et il n'y a pas eu de conséquences. Cependant, là aussi le climat de travail ne s'est pas amélioré.

En fait, le terme «privé» devrait s'appliquer uniquement au cercle familial ou à celui des amis et il ne faut pas oublier que dans les endroits publics, une certaine prudence est de rigueur avec le choix des mots.

Le dialogue et l'échange d'idées sont les bases de la cohabitation ainsi que des principes de vie élémentaires et indispensables. Rien ne peut remplacer le poids des mots et bien des situations difficiles peuvent se décanter si l'on recherche un dialogue direct.

L'équipe de la protection juridique

CHRONIQUE

Onze milliards et demi valent la peine de réfléchir

«A fin septembre dernier, le Conseil fédéral annonçait son intention d'investir 11,5 milliards de francs dans divers aménagements du réseau ferroviaire suisse, à réaliser d'ici 2030/35 grâce au nouveau régime de financement FAIF inscrit dans la Constitution depuis le 9 février 2014.

Au milieu de la procédure de consultation qui s'achèvera le 15 janvier prochain, le débat se déroule à deux niveaux distincts. Tandis que les cantons, les partis et les nombreux organismes intéressés se penchent sur le détail des projets, des commentateurs considèrent plutôt l'ensemble du programme, discutant les priorités qu'il marque et les effets qu'il pourrait produire.

Premier élément de réflexion: l'aménagement du territoire. La mobilité accrue au sein de la Suisse urbaine impose d'améliorer l'accessibilité des régions les plus peuplées. Sur de nombreuses lignes du Plateau suisse, le passage à la cadence des 30 minutes, voire du quart d'heure, contribuera globalement à l'extension des zones constructibles. Mais

l'offre accrue n'augmentera guère le taux d'occupation des trains circulant en dehors des heures de pointe. La question du «mobility pricing» se posera continuellement. Et des alternatives «low cost» – bus intervilles en tête – feront pression sur les prix des transports publics.

Par ailleurs, on ne peut manquer de relever la priorité accordée à la ville et à la région métropolitaine de Zurich, avec trois gros investissements (les tunnels de Brüttener et du Zimmerberg II ainsi que la gare de Stadelhofen)



fen) et moult projets concernant en particulier le réseau du RER zurichois.

Second élément à prendre en compte: la numérisation. Pour le transport ferroviaire aussi, des logiciels toujours plus sophistiqués permettront d'automatiser des processus de plus en plus complexes – et coûteux. Des perspectives aux allures de science fiction mettront les travailleurs en concurrence avec des robots, des logiciels et d'autres innovations technologiques liées à la digitalisation. Du coup, les commentateurs, de Benedikt Weibel au «think tank» libéral Avenir Suisse, plaident pour une répartition moins déséquilibrée des fonds FAIF entre les infrastructures dures (hardware), traditionnellement bien servies, et le «software» informatique, nécessaire pour assurer une gestion toujours plus tendue des flux et des matériels.

L'horizon 2035, si lointain et si proche à la fois, met à l'épreuve la capacité d'anticiper et vaut bien une réflexion attentive.

Yvette Jaggi

Voir le dossier mobilité 4.0 en pages 6 à 8.

Pétition sur le projet CFF «Profils professionnels Operating»

Transparence, pas de rétrogradation!

En l'espace d'un mois, 1000 collègues ont signé la pétition de la sous-fédération SEV TS sur le projet «Profils professionnels Operating». Une délégation TS et SEV a remis les signatures le 13 novembre à Claudio Pellettieri, chef de la mise à disposition des trains (ZBS) à la division Voyageurs.



Manuel Avallone, vice-président SEV, et le secrétaire syndical Jörg Hurni sont aussi venus à la remise.

La pétition demande de renoncer aux rétrogradations, qu'il y ait plus de transparence dans les classifications et l'attribution des fonctions, et des informations claires sur l'organisation des services au 1er janvier 2018 (voire notre interview de Jean-Pierre Etique sur Facebook).

«Environ 80% des 226 employés qui ont dû être rétrogradés à cause des nouveaux profils professionnels chez Operating travaillent chez ZBS», a déclaré le président central TS Claude Meier lors de la remise de la pétition. «Avec cette pétition, nous voulons donner la possibilité de s'exprimer aux per-

sonnes concernées et montrer l'ampleur de la mauvaise ambiance parmi le personnel. Les jeunes aussi désapprouvent cette manière de traiter les anciens.»

En effet, beaucoup de collègues ayant subi une rétrogradation peuvent faire valoir de nombreuses années d'expérience professionnelle aux CFF dans l'entretien du matériel roulant. Mais apparemment l'expérience n'a pas été prise en compte pour l'attribution des fonctions, ni d'ailleurs les formations internes. «Ces formations ne figurent même pas dans la plupart des dossiers person-

els. Comment veut-on motiver les gens à suivre des cours après ça?», a demandé la délégation.

Les besoins ont-ils été examinés dans les détails?

Claudio Pellettieri a dit qu'il comprenait tout à fait que les rétrogradations puissent être prises pour un manque de reconnaissance et qu'elles soient cause de démotivation même s'il y a une garantie salariale. «Cependant notre objectif n'était pas de faire des économies.» Selon ses dires, les besoins pour chaque fonction ont été définis indépendamment

du résultat. Chez Operating on constate dans l'ensemble trois fois plus de relèvements du niveau d'exigences que de rétrogradations. «Nous investissons dans le personnel et les frais du personnel augmentent.» Cependant à ZBS on aura besoin de moins de monde pour les niveaux 3 et 4 de la maintenance par rapport au nombre de personnes qualifiées engagées aujourd'hui. C'est pourquoi on n'a pas pu éviter les rétrogradations.

«Vous n'auriez pas dû rétrograder les personnes surnuméraires à qui vous avez attribué un niveau plus bas. Cela aurait été

un investissement pour la motivation du personnel», a rétorqué la délégation SEV TS. «En plus, beaucoup de personnes touchées ne vont apparemment pas devoir remplir des exigences moins grandes dans leur travail effectif dès le 1er janvier 2018, elles devront effectuer les mêmes tâches, voire même des tâches plus élevées qu'aujourd'hui», a ajouté la délégation. «Il semble que les besoins pour chaque fonction dans les différents lieux de service n'ont pas été déterminés de manière suffisamment rigoureuse. L'organisation des services dès le 1er janvier n'est pas claire dans beaucoup d'endroits. Et pourquoi y a-t-il des mises au concours pour les postes des niveaux 3 et 4?»

Les personnes concernées doivent s'annoncer pour ces postes, a déclaré Claudio Pellettieri. Le 20 décembre, il présentera la nouvelle organisation de manière détaillée à la commission d'accompagnement. Le SEV et TS espèrent une réponse à leurs deux pétitions avant cette date!

Markus Fischer / MV

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» au look SEV.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 018:

Des nuages au-dessus du siège principal des CFF à Berne Wankdorf.

Le sort a désigné Markus Allenbach, Wilderswil, membre VPT Jungfraubahnen

Il gagne **des chèques 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

Sur Internet Rendez-vous sur notre site 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 29 novembre