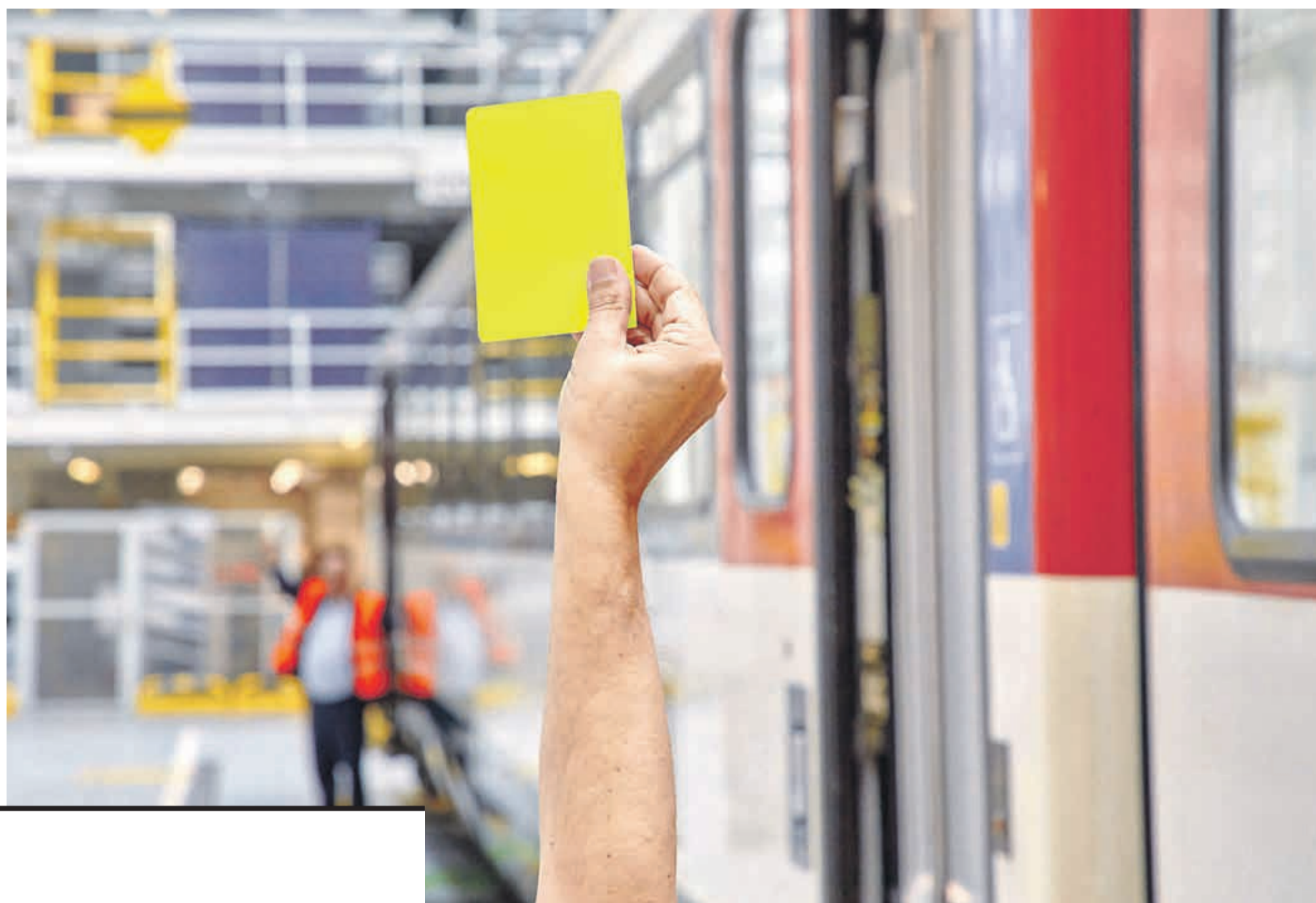


# SEV N° 13

Le journal du Syndicat du personnel des transports



## CFF Des paroles aux actes!

Edito de Giorgio Tuti



p.3

**A** quoi sert un syndicat? Vaut-il la peine d'être syndiqué-e? A l'heure où le SEV fête ses 100 ans, l'actualité syndicale 2019 offre des réponses à celles et ceux qui ont de sérieux doutes.

On peut regarder autour de nous et observer les mouvements sociaux chez General Motors ou chez les pilotes de British Airways où les syndicats soutiennent les revendications d'un personnel se mobilisant pour de meilleures conditions de travail ou salariales. Nous pouvons aussi regarder ce que nous avons accompli en cette année de centenaire. Les succès engrangés ne sont pas des moindres.

Je suis particulièrement fier des résultats obtenus aux CFF depuis six mois. La participation aux bons résultats financiers de l'entreprise n'est que la juste reconnaissance d'un engagement sans faille du personnel.

Ce printemps, nous avons pu maintenir l'indemnité pour travaux salissants de 1 fr.45 de l'heure que l'entreprise voulait enlever à une catégorie professionnelle aux salaires déjà bas.

Deux autres dossiers brûlants viennent s'ajouter à la liste: la modification du processus de départ des trains suite à l'accident de Baden et la clôture du dossier de la Décision 25 qui date de la CCT 2011 avec la reconnaissance salariale pour les mécaniciens B100 de CFF Infrastructures. Certains de ces succès permettent d'en imaginer de nouveaux pour d'autres catégories professionnelles et les retraité-e-s.

Car ce sont sur ce genre de victoires que l'on peut s'appuyer pour améliorer les conditions de travail et salariales des travailleurs et travailleuses. Il n'est pas non plus inutile de rappeler ce que nous avons pu sauver

lors de la dernière négociation CCT, à l'instar de la semaine de vacances pour les plus de 60 ans ou la protection contre le licenciement.

Mais je trouve aussi une certaine satisfaction en lisant l'interview du chef des RH des CFF diffusée au personnel la semaine dernière. J'y ai entrevu un changement de ton pour tenter de reconquérir la confiance du personnel.

J'y ai aussi lu la volonté de se recentrer sur les fondamentaux, presque en symbiose totale avec nos revendications.

Si j'ai l'impression qu'on a été entendu, l'avenir dira s'il s'agit d'une simple opération de séduction ou d'un premier signe tangible de changement de culture que nous appelons de nos vœux.

Quoi qu'il en soit, le moment est idéal pour que la famille du SEV s'agrandisse encore.

### Mobilité

Le transport modal en Suisse doit passer à la vitesse supérieure

3

### Numérique

La transition numérique et son impact sur la santé des travailleurs

4 et 5

### Capital et idéologie

Nouvel essai du célèbre économiste Thomas Piketty sur les inégalités

9

## Soutien aux chauffeurs

Pétition sur le web

Le canton du Jura a mis au concours ses lignes de bus concessionnées. Il compte ainsi économiser environ 1 million de francs par an. Cette situation comporte de gros risques pour les conductrices et conducteurs concernés, car les directives et les bases légales appliquées ne protègent pas suffisamment leurs salaires, leurs conditions de travail et leurs emplois. En même temps, ils ne se sentent pas pris au sérieux par le gouvernement jurassien. C'est pourquoi ils interpellent maintenant la population avec le SEV et syndicom pour indiquer clairement qu'ils combattront la détérioration de leurs conditions de travail. Envoyons un signal fort en signant la pétition en ligne.

La pétition est à signer sur [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

+2%

C'est le taux d'augmentation pour les salaires en 2020 que revendique l'USS. Exagéré ? C'est ce que pensent les patrons. Pourtant, en 2018, la croissance économique (+2,8%) et la productivité (+2,4%) ont décollé en Suisse. Les actionnaires des 36 plus grandes entreprises du pays se sont répartis 56 milliards de francs de bénéfices cette année-là. Ces trois dernières années, les salarié-e-s font la grimace, les salaires réels ont reculé de 0,6%, sans parler de l'augmentation des primes d'assurance maladie. L'USS est d'autant plus inquiète que la part des hausses générales de salaires se réduit. Dans les secteurs couverts par des CCT, 70% des augmentations ont été accordées à la tête du client, et souvent selon l'arbitraire du chef, contre 30% en 2001.

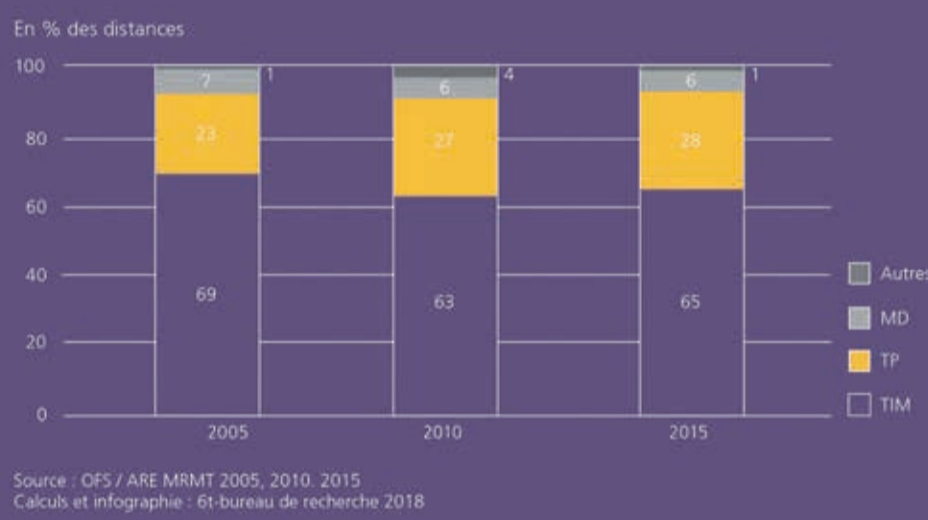
95%

C'est le taux de grévistes au sein des métros et du RER de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), le vendredi 13 septembre. Les employés ont participé massivement à la grève d'avertissement pour dénoncer le démantèlement de leur régime spécial de retraites prévu par le gouvernement Macron. En raison de conditions de travail très dures, les agents de la RATP peuvent partir plus tôt à la retraite - 55,7 ans en moyenne. Avec la nouvelle loi en préparation, ils risquent de devoir trimer beaucoup plus tard (62, voire 64 ans). La grève s'est étendue le 24 septembre à d'autres professions, dont les cheminots de la SNCF, et pourrait devenir illimitée à la RATP à partir du 5 décembre.

## RÉPARTITION MODALE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN SUISSE

# «Il faudra mettre fin au modèle multimodal gentil»

Depuis 10 ans et malgré les investissements considérables dont ils ont fait l'objet, les transports publics ne bénéficient plus d'un réel report modal en Suisse.



Voici l'évolution des distances parcourues depuis 2005 entre la mobilité douce (MD), les transports publics (TP) et le trafic individuel motorisé (MID) et les autres moyens.

Alberto Cherubini

**En Suisse, les pouvoirs publics dépensent beaucoup d'argent pour les transports publics mais ces derniers peinent à gagner des parts de marché. L'étude conduite par Sébastien Munafò, Dr ès sciences et géographe du cabinet 6t-bureau de recherche, montre les limites de notre modèle multimodal gentil et propose des pistes d'action pour gagner du terrain sur les transports individuels motorisés.**

Les chiffres sont parlants. En 2010, les Suisses effectuaient 12% de leurs déplacements en transports publics (TP). Cinq ans plus tard, en 2015, la part des transports publics passait à... 13%. Un seul petit point de pourcent de gain en 5 ans alors que les collectivités publiques dépensent toujours plus pour promouvoir les transports en commun. Idem pour les distances parcourues en TP (cf. graphique) passant de 27 à 28%. Un état de fait qui inquiète tant la LITRA, l'UTP que l'Office fédéral du développement territorial, les trois commanditaires de l'étude réalisée par Sébastien Munafò et son collaborateur Guillaume Blatti.

**Monsieur Munafò, votre étude révèle un paradoxe : les collectivités suisses investissent beaucoup d'argent dans les transports publics mais les gains en parts de marché sont minimes. Avez-vous une explication ?**

Objectivement, au niveau mondial, la Suisse est un bon élève en matière de transports publics voyageurs. Toutefois, il y a le réel danger de se reposer sur nos lauriers. En effet, dans notre pays on s'intéresse au nombre de kilomètres parcourus en transports publics par personne. Tandis que dans notre étude nous nous sommes intéressés au nombre de déplacements que les personnes effectuent avec les transports publics. Et c'est là que ça pêche.

**C'est-à-dire ?**

La mobilité c'est une activité. Un déplacement correspond à une activité. Et en Suisse, le nombre de déplacements en transports pu-

blics évolue que très faiblement malgré les énormes investissements consentis pour les transports publics. Le report modal est extrêmement faible.

**Pourquoi ?**

Parce que pour les loisirs et pour les achats, la voiture reste incontestablement la reine. Et vu que le nombre de déplacements pour les loisirs et pour les achats est nettement supérieur au nombre de déplacements professionnels, le report modal stagne. Cela étant dit, pour aller au travail, on a de plus en plus tendance à prendre les transports publics et aller plus loin.

**Quelles solutions préconisez-vous ?**

En Suisse on est encore trop attaché au modèle multimodal gentil, bienveillant avec tous les modes. On va au travail en train, cela donne bonne conscience, et on fait tout le reste en voi-

Du concret pour gagner des parts de marché

Si on veut promouvoir avec davantage de succès l'utilisation des transports publics et surtout si on veut gagner des parts de marché par rapport à la mobilité individuelle motorisée, l'étude conduite par Sébastien Munafò préconise de s'attaquer simultanément aux trois grands domaines que sont le territoire, l'offre et la demande. Une attaque qui doit se faire de deux manières pour chacun de ces trois domaines : d'une part, prendre des mesures incitatives pour encourager l'usage des transports publics et, d'autre part, prendre des mesures pour décourager ou du moins rendre moins attractif l'usage de la voiture individuelle. Par exemple, en ce qui concerne le territoire, il s'agit de favoriser les sites propres pour les transports publics et restreindre certains accès aux voitures. Pour ce qui est de l'offre, il faut augmenter les vitesses commerciales et augmenter le prix des carburants. Quant à la demande, il y aurait lieu de subventionner des abonnements et restreindre l'offre de stationnement tant sur les lieux d'achats que de loisirs.

ture. Nous devons nous attaquer à ces marchés importants que sont les loisirs et les achats. Dans notre étude nous proposons d'agir simultanément dans trois domaines : le territoire, l'offre et la demande pour générer un cercle vertueux dans l'utilisation des transports publics.

**L'actuelle vague de protestations contre le changement climatique, dont le transport individuel est l'une des causes, favorisera-t-elle l'utilisation des transports publics ?**

Cette prise de conscience sur le climat devrait logiquement déboucher sur une plus large utilisation des transports publics. J'y crois parce que les Suisses sont attachés à la protection de leur environnement.

**Est-ce que la déshumanisation des transports publics ne serait-elle pas une des causes de ce très faible report modal ?**

Certainement qu'il s'agit d'un facteur à prendre en compte. Cela rassure les usagers des transports publics d'avoir du personnel dans les gares et sur les trains. Ce qui est très important, c'est l'information en temps réel. Par exemple, s'il y a un retard dû à une panne ou à des travaux, les voyageurs souhaitent être rapidement informés de la cause du retard et des conséquences éventuelles sur la suite du trajet, et ceci par du personnel en chair et en os et pas par des annonces robotisées.

**Etes-vous plutôt optimiste ou plutôt pessimiste au sujet du report modal ?**

Je suis plutôt optimiste car il y a une tendance générale des politiques publiques à encourager les modes de transports collectifs. Mais pour atteindre cet objectif il ne faut pas se leurrer. A terme, il faudra mettre fin à notre modèle multimodal gentil, qui fait que l'on choisit le train pour aller travailler mais pour tous les autres déplacements l'on préfère la voiture. Il faut commencer à opposer les modes.

L'étude « La répartition modale du transport de voyageurs en Suisse », disponible en ligne : <https://litra.ch/fr>

Sébastien Munafò en bref



Sébastien Munafò, 35 ans, a grandi à Tramelan (BE). « Les trains des CJ passaient sous nos fenêtres. C'est de là qu'est né mon goût pour le monde des transports. » Après une licence de géogra-

phie à l'Université de Neuchâtel, il séjourne 18 mois à Berlin chez BMW où il a travaillé au sein d'une plateforme de réflexion sur la mobilité. De retour en Suisse, il intègre l'Observatoire de la mobilité de l'Université de Genève dirigé alors par le professeur Giuseppe Pini. En 2015, il achève son doctorat à l'EPFL sous la direction de Vincent Kaufmann, titre de sa thèse : « Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs : les vertus de la ville compacte remises en cause ? » Sébastien Munafò dirige à Genève la filiale suisse du bureau de recherche et d'études « 6-t » spécialisé sur la mobilité et les modes de vie.

**BARBARA SPALINGER** répond

## Où est l'égalité de traitement ?

**?** Au SEV, les membres de la famille vivant sous le même toit (conjoint/e) ne peuvent pas bénéficier d'une assistance judiciaire professionnelle.

- Exclure le/la conjoint/e en matière de protection juridique, est-ce encore dans l'air du temps, alors que souvent les deux partenaires ont une activité professionnelle ?

Il est vrai que nous n'accordons pas de protection juridique aux conjoint-e-s de nos membres. Ce n'est pas parce que nous pensons que ces personnes sont pour la plupart des femmes (ou des hommes) au foyer. Mais car nous estimons que si les conjoint-e-s travaillent, ils et elles peuvent choisir librement d'adhérer à un syndicat.

Si nous accordions systématiquement une protection juridique aux épouses et aux époux de nos membres, ces dernières et ces derniers seraient peu enclins à s'affilier à un syndicat. Pour nous, ce serait également beaucoup de travail en plus. Comme au SEV l'assistance judiciaire professionnelle est comprise dans la cotisation de membre (qui constitue d'ailleurs un poste important dans nos comptes annuels), ce serait injuste par rapport aux célibataires qui ne peuvent bénéficier de ce service que pour eux-mêmes. De plus, il ne s'agit pas uniquement des conjoints mais de toutes les personnes qui vivent sous le

même toit, c'est-à-dire les concubins et les enfants, comme c'est le cas pour l'assurance protection juridique Multi. Pour chaque cas de demande d'adhésion, nous devrions alors vérifier si le/la futur/e membre vit en ménage commun avec quelqu'un qui est déjà affilié chez nous. Ceci engendrerait un surcroît considérable de travail administratif.

En ce qui concerne ACTP, l'assistance judiciaire professionnelle permet de bénéficier de conseils juridiques uniquement. Pour davantage de prestations, c'est la protection juridique Coop. Le SEV a son propre team d'assistance judiciaire qui traite les cas de A à Z, ainsi qu'un réseau d'avocats-conseils qui s'occupent des dossiers liés au droit au travail et aux assurances sociales. Le tout sans frais pour les membres.

Au SEV, nous avons aussi la protection juridique Multi de la Coop qui s'applique également aux personnes vivant sous le même toit, sauf pour les cas en relation avec le droit au travail et les assurances sociales. La prime qui s'élève à 78 fr. par année est donc nettement moins élevée que celle de l'ACTP.

Tu as une question à Barbara Spalinger ou une autre personne de la direction du SEV? Ecris-nous à [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

SÉCURITÉ POUR LE PERSONNEL ET LES VOYAGEURS

## Processus d'expédition des trains: la proposition du SEV adoptée !

Elisa Lanthaler  
[elisa.lanthaler@sev-online.ch](mailto:elisa.lanthaler@sev-online.ch)

Afin d'assurer la sécurité des assistants clientèle et des voyageurs, après l'accident mortel de l'un d'eux, le SEV a exigé une modification du processus d'expédition des trains. «Nous sommes soulagés d'apprendre que les CFF ont décidé d'appliquer notre proposition», souligne Jean-Pierre Etique.

La sécurité du personnel est primordiale pour le SEV. C'est pourquoi il a exigé en août déjà, après les premières conclusions au sujet du tragique accident dans lequel un chef assistant clientèle a péri, que la procédure d'autorisation de départ soit examinée et que le processus en cas de commande des portes défectueuses en régime d'exploitation 18 pôles soit utilisé en tant que mesure urgente.

De plus le SEV a demandé que l'autorisation de départ soit donnée par sms seulement

après que l'assistant clientèle fut monté dans le train et qu'il eut fermé sa propre porte.

**Les discussions ont porté leurs fruits**

«Au cours de discussions intensives avec la direction des CFF, nous avons expliqué durant les dernières semaines la problématique du personnel d'accompagnement des trains, poursuit Jürg Hurni. Et cela porté ses fruits. Nous prenons acte avec soulagement de la décision d'introduire le processus que nous avons proposé, avec un complément en cas d'autorisation de départ donnée au coffret.»

Avec le processus modifié, maintenant les assistants clientèle observent la fermeture des portes depuis l'extérieur du train et donnent l'autorisation de départ seulement après être montés dans le train et avoir fermé leur porte. Ceci permet d'intervenir en cas de besoin, si un objet ou une personne devait rester coincé lors de la fermeture des portes. Ainsi la sécurité du personnel et des voyageurs est augmentée.

«La sécurité du personnel est la principale priorité du SEV, même si cela peut engendrer des retards», insiste Jürg Hurni.

Les CFF ont écrit lundi le personnel des trains de l'accord trouvé avec le SEV. Le processus est valable dès le 30 septembre 2019 et sera appliqué dans tous les trains navettes Re 460 (à un et deux étages) et toutes les compositions avec locomotive, avec un système de fermeture des portes en régime d'exploitation 18 ou 13 pôles.

## Succès pour les B100 de la Maintenance

En juillet 2019, une délégation de la section BAU Ticino a remis aux CFF la pétition «Eux aussi, ils bougent les CFF!». Avec plus de 1000 signatures Par ce biais, ils exigent pour les conducteurs de véhicules moteurs (CVM) B100 un salaire approprié, correspondant à leurs prestations et à l'importance de leur fonction professionnelle. «Depuis longtemps, le SEV a thématisé les nombreux départs et les absences de conducteurs de véhicules moteurs B100 chez Maintenance Infrastructure et demandé entre autres des améliorations des conditions d'engagement», souligne le secrétaire syndical Urs Huber. La pétition a permis de mettre davantage de pression et a aidé à trouver un terrain d'entente avec les CFF.

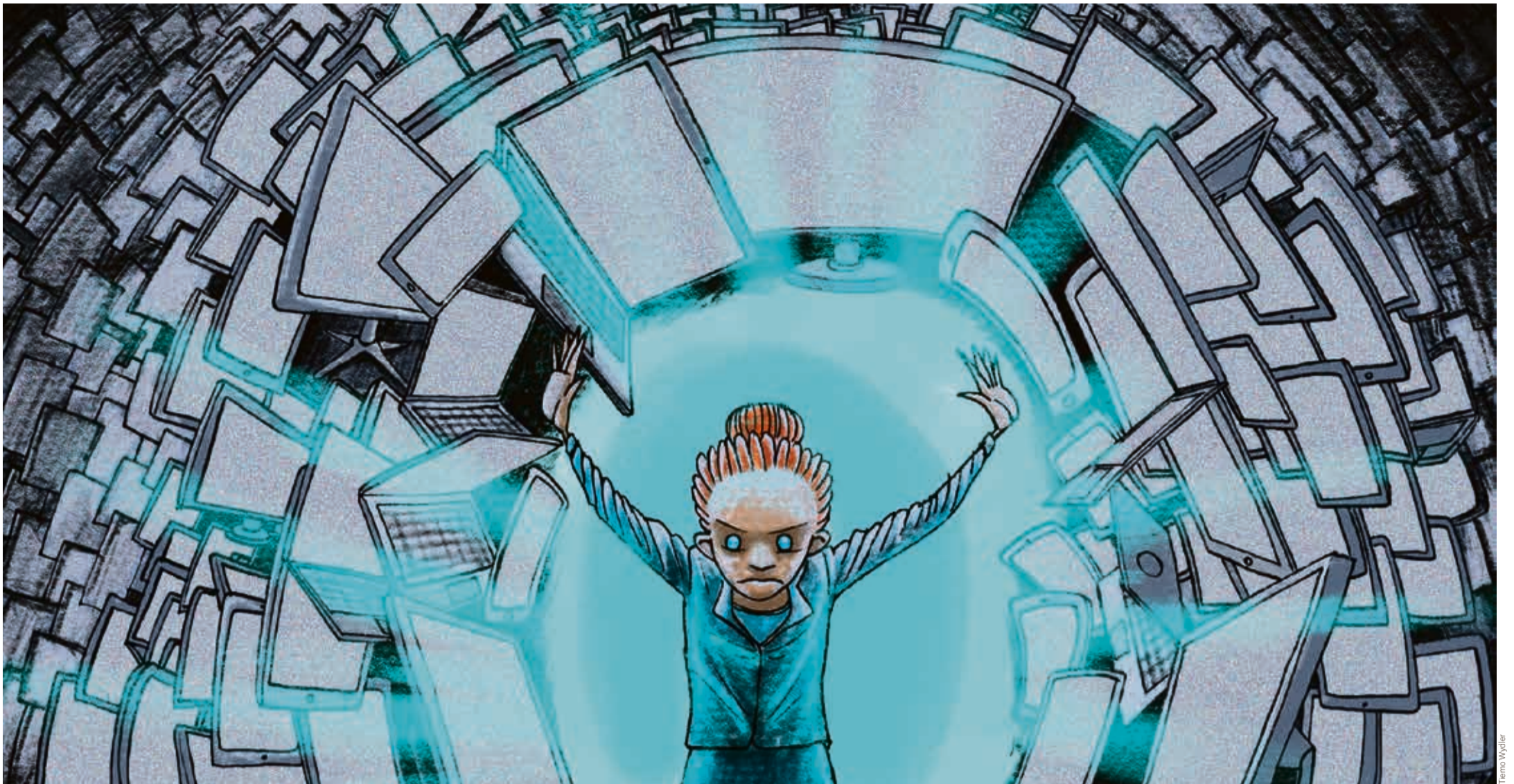
Les CFF et le SEV reconnaissent que les CVM B100 revêtent une importance centrale dans la maintenance et lors des travaux d'entretien et de construction. De plus, il n'y a actuellement pas assez de conducteurs de véhicules moteurs B100 qualifiés sur le marché du travail. Cela entraîne une situation de concurrence accrue entre les entreprises de la branche ferroviaire.

Ainsi les conducteurs de véhicules moteurs B100 de la Maintenance d'Infra reçoivent une réévaluation de 3000 fr. par année dès octobre 2019 et ce jusqu'à la finalisation du développement du système salarial des CFF. Cet accord met un terme à la conflit concernant la Décision 25.



Le **SSP** a décidé de saisir la Cour européenne des droits humains pour défendre le droit de grève en Suisse. Avec son arrêt dans le cas de la grève à l'hôpital de La Providence à Neuchâtel, le Tribunal fédéral remet gravement en question le droit de grève. En devenant le nouveau propriétaire de l'hôpital de La Providence en 2012, le groupe de cliniques privées Genolier avait résilié la convention collective de travail afin de pouvoir réduire les salaires et les allocations et allonger la durée du travail. Après un long bras-armé, le groupe Genolier a tout simplement licencié les grévistes. Le Tribunal fédéral a jugé la grève «disproportionnée» et donc illécite.

Le personnel des trains se plaint des nouveaux trains **Bombardier** qui secouent de manière démesurée les passagers et le personnel. Douleurs aux jambes, au dos, aux genoux. En outre, les secousses sont aussi imprévisibles, souligne le secrétaire syndical SEV Jürg Hurni.



Que faire pour ne pas se laisser submerger par la numérisation ?

## DIGITALISATION, RÉORGANISATIONS ET STRESS

# Bon pour la santé?

**Chantal Fischer**  
chantal.fischer@sev-online.ch

Le monde du travail connaît de profonds bouleversements. Le passage à l'ère numérique est omniprésent. Les profils professionnels sont mis au goût du jour, le personnel est directement concerné. La digitalisation met aussi bien les entreprises que les collaboratrices et collaborateurs devant de grands défis. Le besoin de pouvoir concilier vie familiale, loisirs, profession et formation continue se fait de plus en plus sentir. Nous avons discuté de tout cela avec le secrétaire syndical SEV Patrick Kummer.

Quelles sont les répercussions sur le person-

Patrick Kummer



Le secrétaire syndical SEV Patrick Kummer est la personne de contact au syndicat sur les questions relatives au passage à l'ère numérique aux CFF.

Il se tient à disposition pour toute question: 076 324 89 55 ou patrick.kummer@sev-online.ch.

### nel du passage à l'ère numérique et des constantes réorganisations dans les entreprises?

**Patrick Kummer:** Les expériences que nos membres concernés nous rapportent correspondent aux résultats de l'enquête suisse sur la santé (cf. graphique). Selon cette enquête, en 2017, 21% des salarié-e-s souffraient déjà souvent ou tout le temps de stress sur la place de travail. En 2012, la proportion se montait à 18%. 20% des salarié-e-s avouent se sentir épuisés sur le plan émotionnel. 50% des salarié-e-s sont touchés par au moins trois types de risques psychosociaux à leur place de travail. Les deux risques les plus fréquents sont les exigences professionnelles élevées et la pression des délais. Lorsque le travail rend malade, nous devons réagir au niveau de la société.

### Quelle doit être cette réaction?

La digitalisation comprend des défis supplémentaires pour les entreprises et les employé-e-s et donne lieu à de nouvelles réorganisations. C'est un fait connu. De tels défis doivent être relevés ensemble dans le cadre du partenariat social. Ceci aussi, il faut le savoir. Un processus unilatéral de la part d'une direction d'entreprise serait une erreur. La solution n'est pas d'étendre les contrôles et la surveillance du personnel grâce à l'utilisation des nouveaux outils fournis par la numérisation.

### Quelle est donc la bonne chose à faire?

Dans le passage à l'ère numérique, le personnel doit être au centre des réflexions. Mais il s'agit de prendre en compte son développement et non de le contrôler. La digitalisation peut se faire avec succès si le personnel a le bagage nécessaire pour cela, s'il a les compétences requises et s'il est respecté par l'entreprise. Ainsi tout le monde peut tirer à la même corde. Un élément central pour pouvoir atteindre cet objectif est de réaliser suffisamment tôt une analyse des potentiels et de fixer ensuite ensemble les mesures de

développement qui s'avèrent nécessaires. Utiliser le savoir-faire existant et développer de nouvelles compétences, voilà la nouvelle politique que chaque entreprise devrait développer afin de passer avec succès à l'ère numérique.

### Comment une entreprise peut-elle réussir cela?

Il faut d'abord effectuer des entretiens avec les collaboratrices et les collaborateurs au sujet de leur développement en tenant compte des changements et réorganisations prévus, afin que chacun-e puisse influencer son propre dévelop-

pement dans la perspective de l'ère numérique. Les entreprises aussi en profiteront. Par contre le manque de reconnaissance et les programmes d'économie issus d'une gestion à court terme débouchent inévitablement sur la destruction du lien entre employé-e-s et employeur.

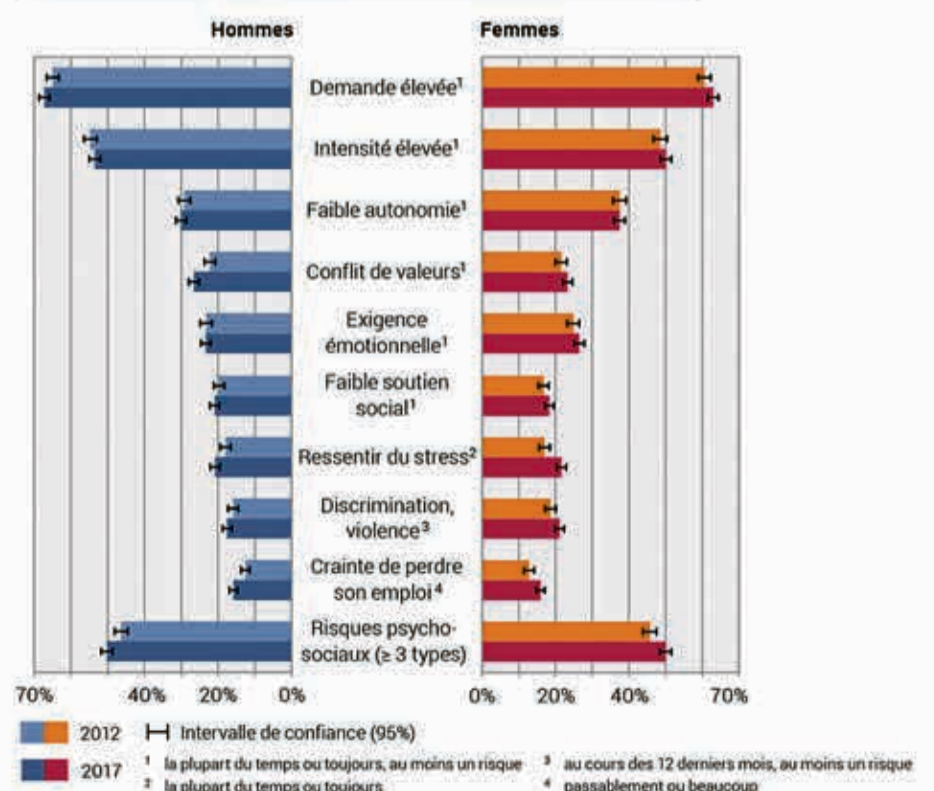
### Très bien, mais où se situe le problème?

Les mesures de développement et les formations continues sont importantes pour pouvoir maîtriser la digitalisation. Mais pour de telles mesures, le personnel a besoin de temps et d'énergie. Lorsqu'en plus du travail, des réorganisations

### Risques psychosociaux au travail

Population active occupée de 15 à 64 ans

G3



Enquête suisse sur la santé, OFS 2019

constantes et de la famille, il faut encore assumer une formation continue, la journée ne compte plus assez d'heures pour tout faire et on manque d'énergie. 21% des salarié-e-s déclaraient en 2017 souffrir souvent ou tout le temps de stress sur la place de travail, selon l'enquête suisse sur la santé. Nous avons besoin de trouver des solutions permettant une évolution. Mais, en même temps, il faut éviter que cela amène encore plus de stress. Car sinon les employé-e-s risquent de se sentir sur la corde raide.

### Comment une entreprise peut-elle offrir un bon équilibre entre le travail, les réorganisations, le développement personnel et la santé?

Le SEV s'est fait des réflexions à ce sujet bien sûr, et il a établi les revendications suivantes:

- Les mesures pour une conciliation entre la famille, la profession et la formation continue doivent être favorisées.

- Il faut réaliser suffisamment tôt une analyse des potentiels et définir des mesures de développement sur la base des défis à venir pour toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs, indépendamment de l'âge et du sexe.

- La protection de la santé, la protection des données, le respect de la sphère privée et la sécurité des postes de travail doivent être assurés.

Le SEV s'engage à tous les niveaux pour que le personnel soit protégé lors du passage à l'ère numérique et qu'il puisse en tirer parti.

### As-tu un exemple concret?

Bien sûr! La CCT CFF contient maintenant un droit de ne pas être joignable. Il s'agit d'un premier pas important vers un respect de la santé et du temps de repos dans cette nouvelle ère numérique. Le SEV va suivre étroitement le passage à l'ère numérique et les changements structurels qui y sont liés. L'équilibre entre la flexibilité des rapports de travail et la sécurité des postes ne doit pas être modifié de manière unilatérale en faveur de la flexibilité. La sécurité est un besoin vital et influence la santé psychologique. Seuls les employé-e-s en bonne santé peuvent apporter leur contribution aux changements structurels liés à la digitalisation. Il semble évident que la sécurité des postes de travail et la conciliation entre famille, profession et formation continue doivent avoir la priorité, et qu'il faut qu'elles soient assurées. Alors le passage à l'ère numérique se fera avec succès.

## Réorganisations, pas la bonne méthode!

Un exemple actuel – et emblématique de toutes les réorganisations où les personnes ne se trouvent pas au centre des réflexions – est le «Développement Operating Model Finance» aux CFF. Une partie du personnel des divisions Voyageurs, Infrastructure et du domaine Entreprise est touché. Il ne s'agit pas de petits changements mais d'une vaste réorganisation qui vise à répartir et organiser les finances des CFF pour l'avenir afin de parvenir à des objectifs tels que Performance Management, Operational Excellence, Business Partnering et Value Creation. Beaucoup de belles paroles. Mais comment le quotidien des personnes touchées sera-t-il modifié? Les feedbacks reçus ne sont pas rassurants pour le SEV. Les collaboratrices et collaborateurs souffrent de troubles du sommeil à cause du stress et de la surcharge de travail. Ils se réveillent la nuit et ne peuvent pas s'empêcher de penser à ce qui les attend le lendemain au travail. La surcharge de travail agit sur la pression des délais qui sont de moins en moins flexibles par rapport au volume de travail. De plus l'insécurité augmente: les salarié-e-s ont dû postuler pour de nouvelles places à l'interne et ils ont peur pour leur poste de travail, ou alors ils craignent des rétrogradations dans des fonctions inférieures, ce qui donne lieu à des angoisses, on le comprend aisément. Un instrument efficace pour éviter la perte du poste de travail qui menace? Le développement personnel. Les collaboratrices et collaborateurs doivent être préparés suffisamment tôt aux nouveaux défis afin d'assumer une nouvelle fonction après une réorganisation (voir interview). Les mesures de développement contribuent à réduire les insécurités. Mais l'expérience montre malheureusement que là aussi, les mesures de développement sont trop rares, voire inexistantes.

### CFF CARGO

# L'automatisation arrive



Les locs étaient équipées d'un «couplage hybride» composé d'un accouplement automatique et d'un accouplement à vis : si le 1er est soulevé par un treuil électrique, le 2e peut être utilisé.

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**CFF Cargo teste depuis la mi-mai l'attelage automatique. L'entreprise tente aussi d'automatiser l'essai des freins et le contrôle des véhicules, et aimerait introduire un «système d'alerte anticollision» afin d'accélérer les travaux effectués sur les trains et de pouvoir les réaliser avec seulement une personne. Elle espère ainsi devenir plus efficiente et plus attrayante pour la clientèle. L'automatisation doit lui permettre de faire des économies au niveau du personnel et de jouer avec les départs à la retraite. Mais l'objectif est aussi de réduire la charge physique pour le personnel et de rendre plus attrayants les profils professionnels.**

L'essai pratique avec l'attelage automatique concerne environ 100 wagons marchandises et 25 locomotives qui roulent en trafic intérieur combiné entre les terminaux de Dietikon, Oensingen, Renens, Cadenazzo et Lugano ainsi que Biasca et Mendrisio. Ils reviennent chaque nuit dans le hub de Dottikon (AG) et y sont attelés selon leur nouvelle destination.

## Nouveaux wagons

Pour augmenter sa compétitivité vis-à-vis de la route, CFF Cargo veut développer le matériel roulant de manière généralisée, en coopération avec d'autres compagnies de chemins de fer, des détenteurs de wagons, des transbordeurs, des constructeurs de wagons et des fournisseurs de technologie ferroviaire. Pour cela, CFF Cargo a fondé avec de tels acteurs un cercle d'innovation technique pour le transport ferroviaire de marchandises qui s'efforce entre autres de définir des standards européens, par exemple pour les attelages et les capteurs.

Le cercle d'innovation a formulé en 2012 dans un livre blanc cinq exigences appliquées aux wagons marchandises: ces derniers devaient être légers (*leicht*), silencieux (*leise*), performants (*laufstark*), adaptés aux exigences logistiques (*logistikfähig*) et orientés sur le coût du cycle de vie (*Lifecycle-Cost-orientiert*). Ils sont appelés les wagons 5L. Au salon «transport logistic» de Munich en 2017, CFF Cargo a présenté le «train de démonstration 5L» composé de 16 wagons de containers. Au salon «transport logistic» de 2019, CFF Cargo a présenté le wagon «5L next» avec un châssis plus léger. «Les nouveaux composants permettent par ailleurs d'alléger les charges d'entretien. Cela réduit les coûts et renforce la disponibilité des wagons pour l'exploitation», écrit CFF Cargo.

Pour l'attelage, les wagons sont poussés lentement les uns contre les autres. Lors de cette manœuvre, les conduits d'air comprimé des freins sont reliés automatiquement. Pour déceler il suffit de tirer sur un câble de commande. Les deux manipulations sont beaucoup plus rapides qu'avec l'attelage à vis traditionnel. Pour le personnel elles sont moins laborieuses et plus sûres explique «Cargo Magazine» de mi-août. Toutefois les collègues se sont plaints qu'il n'y avait pas assez de place entre la loc et le wagon dans les attelages hybrides et que la position était inconfortable.

### Essai des freins automatisés et système d'alerte anticollision

CFF Cargo teste en outre depuis 2017 un système automatisé pour l'essai des freins. Ceci peut prendre aujourd'hui jusqu'à 40 minutes pour un train de 500 mètres parce qu'un contrôleur technique parcourt le train deux fois pour vérifier si les freins se serrent et se desserrent correctement. Le nouveau système automatique, grâce à des capteurs sur les wagons, transmet le statut des freins directement par radio au mécanicien de loc qui le reçoit sur sa tablette. L'essai des freins ne dure plus que 10 minutes sur un train de 500 mètres.

Troisièmement, CFF Cargo prévoit de faire cet automne différents tests fonctionnels avec un «système d'alerte anticollision». Il s'agit d'une télécommande par radio perfectionnée émettant des signaux visuels et acoustiques. Au moyen de caméras vidéos, de capteurs optiques et de radars, le système surveille le parcours de chaque côté de la loc, là où le mécanicien n'a pas de visibilité. Il voit les images sur un écran qui est relié à la télécommande par radio. Combiné avec l'automatisation des attelages et du contrôle des freins, ce système doit permettre d'engager une personne seule-

## Automatisation: mesures d'accompagnement demandées

Philipp Hadorn\* On reproche souvent injustement aux syndicats de défendre avec entêtement de vieux acquis, et de tenter par tous les moyens de freiner les nouveautés. Mais c'est tout le contraire! Les innovations et les améliorations sont un des leitmotiv de l'engagement syndical. Les augmentations de productivité et une nouvelle vague d'automatisation ne sont pas problématique dans l'absolu. Les travaux physiquement éprouvants doivent être soutenus par la technique, les tâches pénibles et répétitives doivent être standardisées. Et le développement de soutiens techniques encouragé.

Mais tous ces progrès doivent être réalisés en faveur du personnel. L'adaptation des profils professionnels demande de suivre des for-

ment pour la préparation du train. Aujourd'hui, on doit avoir normalement deux personnes pour effectuer le travail: l'une est responsable de la manœuvre, l'autre conduit la loc. La revue alémanique des chemins de fer suisses (*Schweizer Eisenbahn-Revue* 7/2019) émet quelques doutes quant à la possibilité de n'engager qu'une seule personne grâce à ces trois projets d'automatisation, car une personne doit tout de même pouvoir longer le train afin de vérifier l'état du véhicule et du chargement. «Ces contrôles techniques ne sont pas plus automatisables que le calcul de freinage.» De plus, sur les wagons, il faut sélectionner manuellement la position G (réagit lentement) ou P (réagit vite) des freins.

### Contrôle automatique des véhicules

«Cargo Magazine» présente en tant que quatrième étape d'automatisation une «nouvelle logique de contrôle»: «Des installations mises en place sur le parcours telles que capteurs et caméras (*Wayside Intelligence*) ainsi que des dispositifs intelligents sur les wagons eux-mêmes (*Asset Intelligence*) doivent permettre de visualiser l'état actuel des wagons de manière à rendre inutile un contrôle manuel systématique du train avant chaque départ. Les éventuels défauts peuvent être ensuite contrôlés sur ordinateur et documentés.»

### Moins de personnel, plus d'efficacité

Que peut apporter l'automatisation? «Notre action est motivée par deux facteurs», explique Nicolas Perrin, CEO CFF Cargo, dans «Cargo Magazine»: «400 collaborateurs de longue date vont partir à la retraite; ils seront difficiles à remplacer. Par ailleurs, nous voulons accroître notre compétitivité, accélérer nos chaînes logistiques et remporter de nouveaux marchés. (...) Un nombre toujours croissant de clients exigent des processus plus rapides, notamment pour les paquets, colis de détail ou denrées alimentaires.»

### La Confédération soutient l'automatisation

Les essais d'automatisation de CFF Cargo reçoivent le soutien de la Confédération: sur les 15 millions de francs que coûte la transformation du matériel roulant, elle prend en charge 9 millions. «Favoriser l'innovation est expressément prévu par la loi», explique Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) dans «Cargo Magazine». «Le projet d'automatisation s'apparente à une prise de conscience: le rail et la Confédération investissent de concert dans l'avenir du trafic intérieur de marchandises.»

### Protection de la santé et nouveaux profils professionnels

«Les collaboratrices et collaborateurs sont parfois encore peu confiants mais je ressens dans la surface toujours plus d'enthousiasme pour les nouvelles techniques. Un facteur est particulièrement important: l'automatisation allège une grande partie de la charge physique dans la manœuvre», a déclaré la cheffe de l'automatisation chez CFF Cargo, Anja-Maria Sonntag, le 6 juin au cours d'une discussion entre experts organisée par CFF Cargo dans le cadre du salon «transport logistic» de Munich.

«Nous ne devons pas oublier que l'automatisation créera de nouveaux profils professionnels», a ajouté Martin Joch, directeur et fondateur de l'entreprise autrichienne PJ Messtechnik, lors de la discussion. «Quelqu'un doit s'occuper de l'entretien des systèmes. Ceci signifie qu'à l'arrière-plan, un plus grand nombre de personnes sera employé pour le montage et l'électronique.»

\* Le conseiller national et secrétaire syndical Philipp Hadorn dirige le Team Cargo SEV.

## ANGLE DROIT

# Sécurité: pas de compromis

## § Protection juridique professionnelle du SEV

La sécurité est importante pour chacun-e d'entre nous. Nous n'achetons pas un appareil si un doute subsiste quant à son bon fonctionnement. Lorsqu'on acquiert une voiture, on en choisit une qui nous offre plus de sécurité sur la route et pour avoir l'esprit tranquille, on conclut une assurance adaptée. Pourtant dans le monde professionnel, il n'en va pas toujours de même.

C'est très embêtant cette porte anti-incendie qui se ferme à chaque fois qu'on passe. Alors Marta la laisse ouverte. Et soudain ça brûle! La protection pour les mains doit être remontée pour chaque programmation de la machine, alors on débranche le dispositif. Et maintenant Max a deux doigts de moins.

Les directives en cas d'incendie contribuent à limiter les dommages dans le bâtiment ou l'entreprise lorsqu'il y a le feu. Une porte anti-incendie qui reste ouverte représente une transgression qui, en cas d'incendie, peut avoir des conséquences et faire l'objet d'une enquête pénale. Marta a laissé la porte ouverte mais du côté de l'employeur, personne n'a réagi. La Loi sur le travail définit les devoirs des deux parties. Les employé-e-s doivent respecter les dispositions en vigueur et l'employeur doit s'assurer qu'elles soient respectées. Il doit veiller à ce que les installations de sécurité soient en ordre et que les ha-

bits et autres éléments de sécurité soient mis à disposition du personnel. Les prescriptions en cas d'incendie règlent également l'emplacement et la forme des portes anti-incendie, ainsi que leur utilisation. Les dispositifs mécaniques ou techniques de protection sur les machines existent pour en sécuriser l'utilisation. Si, lors d'un accident, on constate que le dispositif a été manipulé, cela peut provoquer dans le pire des cas une suspension totale des prestations d'assurance. La Suva distribue du matériel d'information sur le thème de la sécurité au travail dans beaucoup de domaines. La fiche du produit, resp. les manuels techniques contiennent des mises en garde et des directives pour une utilisation en toute sécurité. Les employeurs et les employés, mais aussi les fabricants n'ont pas juste un devoir moral de prendre au sérieux la sécurité mais ils y sont contraints par la loi. Les employeurs fournissent les installations de sécurité nécessaires et contrôlent qu'elles soient utilisées correctement. Les employé-e-s les utilisent et se conforment aux directives, resp. ils évitent de les contourner. Et les fabricants s'efforcent de fournir des produits sûrs. Selon la branche, le produit et le marché, les règles peuvent différer. Une chose n'est pas forcément sûre juste parce qu'il ne s'est encore rien passé. La sécurité est l'affaire de tous, c'est pour cette raison qu'il y a autant de prescriptions. En ce qui concerne la sécurité, nous ne pouvons faire aucun compromis.

Nous en connaissons la raison.

## PRÉVOYANCE PROFESSIONNELLE

## Epargner avec le 3e pilier

**Nous voulons assurer nous-mêmes notre prévoyance vieillesse. Quel pilier devons-nous choisir? Le 3a ou le 3b ?**

Vous avez bien raison de vouloir constituer une prévoyance vieillesse privée. Pour couvrir les besoins vitaux, les rentes du premier pilier et de la partie obligatoire du deuxième pilier devraient représenter environ 60 pour cent du revenu antérieur. Toutefois, il arrive que ce seuil ne soit même plus atteint à cause de lacunes dans les cotisations, par exemple après un séjour prolongé à l'étranger ou lorsque le revenu est égal ou supérieur à 100 000 fr. Pour maintenir le niveau de vie habituel après la retraite, il faut même 80%.

Vous pouvez combler cette lacune avec la prévoyance privée du 3e pilier. Vous avez le choix entre le pilier 3a et le pilier 3b. Le pilier 3a bénéficie d'allègements fiscaux. Vous pouvez déduire les cotisations d'épargne de votre revenu imposable. Le paiement de l'avoit est imposé à un taux réduit. Toutefois, le cadeau fiscal est associé à diverses conditions. L'avoit est lié jusqu'à l'âge de 60 ans et ne peut être retiré de façon anticipée que sous certaines conditions. En outre, les bénéficiaires de l'avoit en cas de décès sont définis dans la loi. Les cotisations d'épargne sont limitées à 6 826 francs par an pour les personnes exerçant une activité lucrative affiliées à une caisse de pension. Les personnes exerçant une activité lucrative non affiliées à une caisse de pension peuvent épargner 20% de leur revenu net, au maximum 34 128 fr. Malgré ces conditions, le pilier 3a est très intéressant. Même avec un taux d'intérêt très bas d'un pour cent par année, le rendement net sur dix ans est de plus de 2% grâce à l'allègement fiscal. Plus de 60%

de la population active a donc déjà recours à cette possibilité de prévoyance vieillesse privée du pilier 3a.

Le pilier 3b constitue la prévoyance libre. La forme de l'épargne peut être choisie librement et son montant n'est pas limité. Les cotisations ne peuvent pas être déduites du revenu imposable et l'avoit est soumis à l'impôt sur la fortune. Toutefois, le moment auquel l'avoit est retiré peut être choisi librement et le versement est généralement exonéré d'impôt. Alors qu'une solution bancaire permet un retrait en tout temps de l'avoit disponible, une solution d'assurance offre diverses garanties. Dans les deux variantes, il est possible, dans les piliers 3a et 3b, d'investir dans des fonds et d'autres produits de placement qui génèrent des rendements plus élevés mais qui peuvent également entraîner des fluctuations de valeur plus importantes. En plus de se prémunir pour les cas d'urgence dans le cadre de la prévoyance libre 3b, il est vivement conseillé de constituer une prévoyance vieillesse privée dans le cadre du pilier 3a.

Pour une planification optimale, nous conseillons aux membres du SEV de se faire conseiller sans engagement et gratuitement par les conseillers spécialisés. Les membres de la SEV bénéficient de conditions préférentielles. Les membres du SEV bénéficient d'avantages auprès d'Helvetia.

Plus d'infos sur [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)

En partenariat avec

**helvetia**

Votre assureur suisse



## ACCORD CFF/BLS

## Mécaniciens inquiets

**Vivian Bologna** L'accord entre les CFF et BLS concernant la concession du trafic grandes lignes inquiète des mécaniciens de la LPV de Bienne et de Neuchâtel, notamment en ce qui concerne des réductions de postes dans les dépôts de Bienne, Neuchâtel et Olten (11 chacun), La Chaux-de-Fonds et Berne (5 chacun), soit 43 postes au total, engendrant des modifications pour le personnel concerné qui devra peut-être changer de lieu de service. «Ces inquiétudes sont absolument normales, souligne Jürg Hurni, secrétaire syndical qui accompagne les collègues des sections LPV concernées. D'ailleurs les lignes qui passent à BLS engendrent aussi des changements pour le personnel des trains, du nettoyage ou de la vente. Les CFF ont le devoir de proposer un nouvel emploi acceptable aux personnes concernées. Nous sommes à disposition du personnel touché pour établir un cahier de revendications s'il le souhaite. Nous suivons ce processus avec une très grande attention et avons d'ailleurs demandé des informations supplémentaires aux CFF. Une séance est d'ailleurs agendée début octobre.»

S'ils se disent inquiets, les mécaniciens de locs sont évidemment conscients qu'une fragmentation de la concession grandes lignes aurait un impact encore plus douloureux à moyen terme si des entreprises telles que la SNCF ou Deutsche Bahn venaient à exploiter des lignes du trafic longue distance. «Cet accord est une bonne chose dans le sens qu'il évite pour les dix prochaines années d'entrer

dans un système de concurrence complètement ouverte pour les concessions des lignes de chemin de fer. Une telle ouverture serait néfaste pour le personnel. Mais la situation actuelle montre qu'à défaut d'avoir une concurrence totale nous subissons déjà une concurrence au niveau Suisse entre les entreprises de chemins de fer et que cette dernière a déjà des conséquences négatives pour le personnel. Est-ce qu'il ne faut pas combattre à n'importe quelle échelle, même au niveau national, toute concurrence synonyme d'incertitudes et de détérioration des conditions de travail pour le personnel? Cette même concurrence sauvage qui nous encourage à écraser celui d'à côté pour nous en sortir», interrogent les mécaniciens Sélim Taboubi et Patrick Humair. Une vision que partage le SEV depuis de très nombreuses années. «Nous avons combattu la concurrence tant dans le trafic régional que dans le trafic grandes lignes», relève Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV.

Dans les régions, les entreprises (CFF ou des ETC) coopèrent souvent. Un désengagement des CFF peut profiter à une ETC dont le personnel bénéficie aussi d'une CCT de très bonne facture. «Le risque est grand de jouer les personnels les uns contre les autres et nous ne voulons pas entrer dans ce jeu-là. Notre but principal c'est de défendre des emplois sûrs et de très bonnes conditions de travail», poursuit Jürg Hurni qui insiste: «Le SEV est à disposition des collègues pour les soutenir.»



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

Le Syndicat du personnel des transports (SEV), qui compte quelque 40'000 membres, recherche de suite ou pour une date à convenir un/e

**Responsable-adjoint/e du service informatique – administrateur/trice de la base de données et des applications à 60 – 100 %, pour son secrétariat central à Berne.**

Ce poste vous intéresse? Angela Meili ([angela.meili@sev-online.ch](mailto:angela.meili@sev-online.ch)), cheffe du personnel, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique.

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

100 JAHRE ANS SEV



Le syndicat  
du personnel des transports  
fête ses 100 ans

**Monte à bord du Bus!  
Le bus exposition du SEV  
s'arrête en Romandie**

Lundi 30 septembre, de 10h30 à 18h  
à côté du P+R d'Yverdon-les-Bains

Mercredi 2 octobre, de 8h à 19h  
à la Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds

Lundi 7 octobre, de 10h à 18h  
à la Place de la Gare de Delémont

Mercredi 9 octobre, de 5h à 12h  
au nouveau dépôt TPF à Givisiez.  
Accueil café-croissant pour le personnel.

Mercredi 9 octobre, de 14h à 18h  
sur la Place Georges Python à Fribourg





Le politologue Daniel Kübler.

POINT DE VUE D'UN POLITOLOGUE SUR LES ÉLECTIONS

# «Très loin de ce que la droite espérait et de ce que la gauche redoutait»

Journal SEV, Peter Moor

Le Daniel Kübler, politologue, qualifie de «normale» la période de quatre ans qui arrive à échéance pour la politique suisse: la nouvelle majorité a joué un rôle déterminant, mais le peuple a ralenti la cadence lorsque c'était nécessaire. Outre le changement climatique, d'autres thèmes seront sur le devant de la scène ces prochaines années

**La droite et la gauche prétendent toutes deux que ces quatre dernières années sont une législature perdue. Comment voyez-vous la chose?**

**Prof. Daniel Kübler:** du point de vue parlementaire, c'est bien vrai. Il est un fait que le virage à droite amorcé lors des dernières élections ne s'est pas vraiment réalisé comme l'attendaient le PLR et l'UDC. Les votations populaires en sont davantage la raison que le Parlement lui-même: on n'a pas vraiment senti l'influence

de cette majorité de droite dans les scrutins importants. Les partis bourgeois estiment peut-être que c'est une législature perdue, mais en somme c'était une législature comme n'importe quelle autre.

**On l'a brièvement résumé ainsi: «Tout pour les paysans, rien pour les pères». Quel serait votre résumé?**

Pour les pères, tout n'est pas encore perdu. Que les paysans reçoivent beaucoup, ce n'est pas nouveau. C'était déjà le cas auparavant. Moi je résumerais ainsi: rien de neuf sous le soleil!

**Vous diriez que, malgré la majorité légèrement décalée...**

(interrompt) Non! C'était une nette majorité des partis bourgeois! Toutefois, la démocratie directe a joué le rôle de ralentisseur et il a fallu faire des compromis. De ce fait, le résultat n'a été à la hauteur ni des attentes de la droite, ni des craintes de la gauche.

**La majorité UDC-PLR a donc essayé d'exercer son pouvoir, mais elle n'a pas pu totalement se délester des éléments qui la freinaient?**

C'est juste.

**Le Conseil des Etats a-t-il joué son rôle habituel ou est-ce qu'il y a eu un changement?**

Lors de cette dernière législature, je ne l'ai pas trouvé exceptionnel.

**Mais le deal fiscal pour l'AVS, n'est-il pas un succès?**

Si, bien sûr. Il a bien tenu son rôle de «chambre de réflexion» et permis d'arriver à un compromis acceptable.

**Aussi bien pour la gauche que pour la droite, les attentes se sont retrouvées dans une impasse. Cette situation affectera-t-elle les prochaines élections?**

En aucun cas. Quand je consulte les sondages, je suis étonné que la gauche ne perde rien. Tout particulièrement en politique européenne, la

situation est explosive, ce dont apparemment personne ne se soucie, ce qui est dû à la stratégie du PS qui veut éviter la question de l'accord-cadre. Comme pour les élections cantonales, la mobilisation des électeurs et des électrices va encore s'intensifier par rapport aux préoccupations climatiques. On assistera donc probablement à une victoire des Verts et des Verts libéraux.

**Est-ce qu'on en serait arrivé là de toute façon parce qu'il y a une prise de conscience générale du climat, ou bien est-ce que c'est la conséquence de la vague qui est née en Suède?**

Ce sont les deux facteurs. Ce mouvement ne vient pas de nulle part. Il s'inscrit dans le contexte d'événements liés au changement climatique ou que l'on estime comme tels (par exemple la chaleur extrême et la sécheresse de l'été 2018, les tempêtes sur le Pacifique et l'Atlantique). Le changement climatique n'a plus rien d'abstrait mais devient perceptible. Ce n'est pas uniquement grâce à Greta Thunberg qu'autant de gens descendent dans la rue. Ces préoccupations sont réelles et influencent les élections. En Suisse cela vaut particulièrement dans la mesure où le taux de participation est extrêmement faible. L'impact est fortement perçu si les électeurs supplémentaires soutiennent principalement les Verts ou les Verts libéraux. Si l'on prend en compte le faible taux de participation, de telles mobilisations ont effectivement une énorme influence sur le résultat.

**Aux élections européennes et dans les états d'Allemagne de l'Est, le taux de participation a massivement augmenté. Est-ce une tendance générale ou dû à la situation?**

Ce n'est pas une tendance. Le taux de participation a plutôt tendance à diminuer. L'émergence de nouveaux partis et l'apparition de nouveaux thèmes fait que le nombre de personnes qui se rendent aux urnes augmente, mais la mobilisation des adversaires également. En règle générale, plus le conflit politique est intense, plus la mobilisation est importante. Il en va de même pour le taux de participation.

**Cela veut donc dire que les Verts et les Verts libéraux gagnent en force. Quels seront les effets sur la politique ces prochaines années?**

On verra bien. Un exemple vient de se présenter pendant la session d'automne: le PLR essaie de reprendre la main sur le sujet; à la tête du parti, Madame Gössi et Monsieur Walti affirment publiquement que le PLR est pour la protection climatique. Mais au Parlement on voit le contraire: au Conseil national, le PLR a voté contre un renforcement des règles de protection du climat. Je trouve intéressant que les partis bourgeois fassent preuve d'une telle légèreté, ce qui n'est pas particulièrement malin, à la veille des prochaines élections.

**Quand un sujet prend une telle place, est-ce que cela signifie que les autres sont mis de côté? Les questions sociales ou liées aux transports sont-elles moins importantes?**

C'est probablement vrai durant la campagne électorale, mais ce ne sera plus le cas au cours de la législature. Après une campagne électorale fortement axée sur la protection du climat, pendant la législature le Parlement devra se préoccuper de questions primordiales qui ne figuraient pas particulièrement au premier plan durant les élections; pour ne citer que la question européenne qui va engendrer beaucoup de discussions

pendant la période législative. On verra bien comment cela va se passer après les élections. Les Verts libéraux ont toujours prétendu être les seuls à s'engager à 100 pourcent pour de bonnes relations avec l'UE. S'ils gagnent en force au Parlement, grâce à la thématique du climat, des effets seront alors sensibles sur la politique extérieure.

**Comme instrument de campagne, le PDC et le PS ont tous deux lancé une initiative sur les coûts de la santé. Ont-ils misé sur le mauvais cheval?**

On dirait bien! Et en plus maintenant que le Conseiller fédéral Alain Berset a annoncé que, pour la première fois depuis longtemps, les primes vont baisser. Les mesures de réduction des coûts semblent porter leurs fruits. Bien entendu, le problème reste encore tout à fait d'actualité. Cependant, on pourrait être tenté de penser qu'il n'est plus si grave. Le PS et le PDC perdraient alors un fort argument de vote pour leurs électeurs et électrices.

**Qu'aimeriez-vous relever par rapport aux diverses campagnes électorales?**

L'affiche de l'UDC avec le ver ne semble impressionner plus personne. Autrefois, on créait des affiches aussi affreuses que possible: les gens étaient indignés, mais le parti avait réussi à capter l'attention et atteint son but. Cela ne semble plus être le cas actuellement et n'a pas fonctionné. Je trouve cette évolution intéressante.

**Entre autres en Hongrie, aux USA et maintenant en Grande-Bretagne, des politiciens sont arrivés au pouvoir démocratiquement et se sont comportés par la suite de manière plutôt antidémocratique. Avez-vous constaté en Suisse des effets de cette évolution?**

Non, pas vraiment. Tout d'abord, il faut dire qu'en Suisse les valeurs et traditions démocratiques sont relativement stables. D'autre part, chez nous nous avons l'habitude des politiciens qui agissent de façon douteuse par rapport aux principes démocratiques et s'expriment de façon antidémocratique - il n'y a qu'à regarder l'affiche électorale de l'UDC. La démocratie consensuelle suisse ainsi que les diverses institutions qui contribuent au partage du pouvoir parviennent cependant à enrayer de tels processus. C'est pourquoi l'initiative de mise en oeuvre et d'autres encore ont été refusées. Il semble que le modèle démocratique qui est le nôtre en Suisse est plus résistant face à de telles attaques que le système majoritaire que connaît par exemple la Grande-Bretagne.

**Cette interview paraît trois semaines avant les élections. Que peut-il encore se passer dans cet intervalle? Qu'est-ce que les partis peuvent encore faire de bien ou de mal pendant ce temps?**

On peut toujours commettre des erreurs! Tout scandale serait grave. Tout peut arriver et les prévisions électorales sont toujours difficiles. On ne peut pas prédire l'avenir...

## Bio express

Le professeur Daniel Kübler (50) a obtenu sa maturité à Zurich. Il a fait un doctorat en sciences politiques à Lausanne et passé sa thèse à l'université de Zurich. Il est professeur de recherche sur la démocratie et Public Governance (gouvernance publique) à l'Institut de sciences politiques de l'Université de Zurich et directeur du Centre de recherche sur la démocratie directe au Centre pour la démocratie d'Aarau.

## Sections

### 1.10 PV Genève

Assemblée d'automne à 14h30 à l'Université ouvrière de Genève, place des Grottes 3. Vous êtes invité-e-s à participer à l'assemblée d'automne traditionnelle et, pourquoi pas, à refaire le monde. Vincent Brodard, secrétaire syndical SEV, viendra vous parler de l'actualité de Romont et de sa banlieue bernoise. Patrick Rouvinez, président PV Valais, vous présentera une action originale d'entraide Suisse-Togo. Ordre du jour ordinaire et discussions syndicales. Comme toujours, nous partagerons le verre de l'amitié après l'assemblée.

### 3.10 PV Bienne

Randonnée d'automne. Rendez-vous quai 2 à la gare de Bienne. Départ à 8h19 avec le RE direction Delémont jusqu'à Porrentruy. Après le café, nous prenons le car postal à 10h02, jusqu'à Lugnez. Une marche d'environ 2 h de Lugnez à Bonfol est prévue par des champs et des pâturages. Le repas de midi, un menu simple pour Frs. 16.50, sera pris au restaurant «Grütli» à 12h30 à Bonfol. L'après-midi nous marcherons encore 1h.1/4 jusqu'à Vendlincourt. Retour dès Vendlincourt à 14h56 ou à 15h26. Ceux qui le désirent peuvent déjà rentrer depuis Bonfol. Chaque participant est chargé lui-même d'avoir un titre de transport valable. Annoncez-vous jusqu'au 1er octobre à Lerch Fritz, Bielstr. 80, 2555 Brügg, Tel 032 373 16 73 ou fritzemmi@lerchs.org

*Le comité*

### 15.10 Retraités TL, Métro et ville de Lausanne

Sortie chasse dans le Jura. Départ Vélodrome à 7h50 ou des Croisettes à 8h. Direction Viques café-croissants et visite du Taxidermiste. Puis repas à Corban «Croix Fédérale»; chasse au menu. Retour vers 17h à Lausanne. Prix, membre 90.-, non-membre 100.- (boissons non comprises). Inscription jusqu'au 4 octobre 2019. Renseignement: Dorothee Noirat, Tél: 021/634.43.69 ou 079) 203.19.62.

### 15.10 PV Genève

Le Café des dames seules aura lieu le 15 octobre à 14h30, à la cafétéria de l'UOG, place des Grottes 3 à Genève (arrêt « Lyon » des trams 14

et 18 et du trolley 3, arrêt « Cornavin » des trolleys 6, 10, 19 et du bus 9). Les dames seules de la section PV Genève sont cordialement invitées à partager un moment de rencontres et de discussions autour d'un café ou d'autre chose. Des membres du comité seront présents pour répondre à vos questions ou noter vos souhaits. Merci de vous inscrire en téléphonant au 076 332 93 70 ou en contactant un membre du comité.

### 23.10 PV Vaud

Assemblée des membres à 14h à l'Espace Dickens, Avenue Dickens 6, Lausanne (à côté du secrétariat SEV). Après une première partie consacrée aux affaires syndicales en cours, nous aurons le plaisir d'accueillir, un délégué des CFF pour nous présenter les travaux prévus dans la région lausannoise dans le cadre de Léman 2030. Les conjointes sont les bienvenues.

Au plaisir de vous rencontrer nombreux.

*Le comité*

### 26.10 Travaux Arc Jurassien

L'Assemblée d'automne de la se tiendra au Hôtel-Restaurant de La Petite Gilberte à Courgey dès 10h. Une assiette conclura l'assemblée. Venez nombreux. Les membres non syndiqués sont les bienvenus.

*Le comité de section.*

### 13.11 AS Ouest

L'assemblée générale d'automne aura lieu à 18h15 à Lausanne, à l'espace Dickens, Avenue Charles Dickens (juste à côté du secrétariat régional SEV). Invité : Pierre-Yves Maillard, président de l'Union Syndicale Suisse.

Repas offert par la section en fin d'assemblée, inscription sur les feuilles ad hoc dans les services ou adresse mail jusqu'au 5 novembre:

ouest@as-online.ch ou par sms/tél : 079/172.39.31

## Jeunesse

### 12.10 Curling

Tu as moins de 30ans ? Tu n'as jamais joué au curling ? Pour le prix de 20.- nous te proposons une initiation à ce sport avec le club de curling de Neuchâtel (Quai Robert-Comtesse 4, Neuchâtel!)

Inscris-toi vite à jeunesse@sev-online.ch!

Places limitées!

## PV NEUCHÂTEL

# Les AG le matin? Pas top

**Yvan Renevey** L'expérience tentée cette année avec nos assemblées à 10 heures n'est pas concluante; l'assemblée accepte la proposition du comité de revenir à l'heure habituelle de 14h30.

Dans son introduction, le président Yvan Renevey revient sur l'attaque de la Sonntagszeitung contre nos réductions FVP et salue la rapide et virulente réplique du SEV. Les retraité-e-s étaient également visé-e-s par le journal. Cela montre une fois de plus l'importance de rester membre SEV au moment de la retraite.

La PV est satisfaite de l'acceptation de la RFFA en mai dernier et des mesures de compensation de la réforme AVS 21 proposée par le Conseil fédéral pour les femmes à bas revenu. Nous mettons en garde contre l'initiative « Pour une prévoyance respectueuse de l'équité intergénérationnelle ». C'est la porte ouverte à une baisse généralisée des rentes.

Nous saluons l'accord intervenu entre CFF et BLS pour l'exploitation de 2 lignes de RegioExpress. Cette issue ne peut être que

favorable pour les 2 entreprises, leur personnel et les clients. Une bonne collaboration est plus profitable que d'improductifs affrontements.

Après quelques mots sur le changement d'horaire, il est proposé aux participants de signer les initiatives «Maximum 10% du revenu pour les primes d'assurance-maladie» et «Pour un climat sain, initiative pour les glaciers»

## Le Bus à la Tchaux

Le 2 octobre, **le bus-exposition du centenaire du SEV** fera halte à la Chaux-de-Fonds sur l'Esplanade la Gare. Les sections neuchâteloises vpt/la PV Neuchâtel et TS Romandie mettent sur pied l'événement placé sous le slogan Soutien, Enthousiasme, Vitalité.

Le Bus SEV avec son équipe attendent les membres et ceux qui ne le sont pas sur la place de la Gare de 8h à 19h.

Restauration et bonne humeur garantie.

**Grosjean Verene**, Cortébert; (93e) PV Bienne.  
**Impala Filippo**, Jouxten-Mézer (82e) PV Vaud.  
**Lüscher Kurt**, Brügg BE; (85e). PV Biel-Bienne.  
**Oberson Francis**, La Plaine; (92e). VPT TPG Retraité-e-s.  
**Roth Ernest**, Lausanne; (90e). PV Vaud.  
**Schweiger Marc**, Wittenheim; (60e). PV Basel.  
**Spitz Laura**, Ried-Brig; (87e). PV Valais.  
**Währen Karl**, Naters; (94e). PV Valais.  
**Zwahlen Lina**, Cressier NE; (89e). PV Neuchâtel.

## DÉCÈS

**Abetel Roger**, Vernayaz; (90e année) PV Valais.  
**Clerc Michel**, Bretonnières; (72e). PV Vaud.  
**Colomb Alice**, Yverdon-les-Bains; (97e) PV Vaud.

Publicité

# Agenda 13/19

## IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines.

ISSN 2624-7828

Tirage: 10 083 ex. (total 39 774 ex.), certifié REMP au 20. 10. 2017

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57

Abonnements et changements d'adresse: info@sev-online.ch, 031 357 57 57.

Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

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

Pré-presse: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

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

Le prochain journal paraîtra le 10 octobre.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 30 septembre à midi, celui de l'agenda au 3 octobre à 10h.

**LES VERTS**  
VERTS.CH

**NOTRE CLIMAT  
VOTRE VOIX**  
LES VERTS MAINTENANT



CAPITAL ET IDÉOLOGIE

# Dépasser le capitalisme



Olivier Pascal-Moussellar,  
«Télérama», no 3635,  
11.9.2019.

**Rigoureux et limpide, «Capital et idéologie», l'essai magistral de Thomas Piketty explore les mécanismes qui ont légitimé les inégalités au fil des âges. Et prône une redistribution des cartes radicale.**

Tous les hommes naissent inégaux en termes de richesse, et cette inégalité entre les habitants de chaque pays, ou entre les pays sur chaque continent, a engendré la misère, la violence, la xénophobie, et parfois même la guerre.

S'il fallait résumer les 1232 pages du dernier — énorme, profus et passionnant — ouvrage de Thomas Piketty, *Capital et idéologie*, peut-être faudrait-il partir de ce renversement de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Mais on pourrait aussi emprunter au style de la Genè-

se : au commencement était l'inégalité des biens. Des sociétés d'ordres (clergé, noblesse et tiers état) aux sociétés esclavagistes ou au monde colonial, de l'organisation des castes en Inde à la division des classes à la Belle Epoque, ou du New Deal de Roosevelt au modèle chinois, cette inégalité s'est partout construite sur un même principe : la justification de cette injustice par une « idéologie ». « Chaque régime inégalitaire repose au fond sur une théorie de la justice, écrit Piketty. Les inégalités doivent être justifiées et s'appuyer sur une vision plausible et cohérente de l'organisation sociale et politique idéale. Dans toutes les sociétés, cela implique de régler une série de questions conceptuelles et pratiques concernant les frontières de la communauté, l'organisation des rapports de propriété, ainsi que la question de l'accès à l'éducation et de la répartition de l'impôt. » Cette exploration à 360 degrés de la façon dont les plus

fortunés ont réussi à rendre « naturelle », voire « évidente », la distribution des biens est riche d'enseignements, prévient l'auteur : « Les réponses apportées par les sociétés du passé avaient leurs fragilités. Pour la plupart, elles n'ont pas résisté au temps et ont été remplacées par d'autres. On aurait tort cependant de s'imaginer que les idéologies du présent, fondées notamment sur diverses formes de sacralisation de l'opacité financière et de la fortune méritée, soient moins folles ou plus durables. »

On se souvient que, dans son précédent essai-fleuve, *Le Capital au XXI<sup>e</sup> siècle*, Thomas Piketty avait dressé un tableau des différences de patrimoines à travers les siècles. Cette fois, il n'hésite pas à déborder de sa spécialité, l'économie, pour décrire l'inventivité sans limites des hommes puissants quand ils se piquent de justifier leur position financière et immobilière. Histoire, sciences poli-

tiques, sociologie, littérature, toutes les disciplines sont convoquées dans cette fresque rigoureuse et spectaculaire, fluide (malgré son ampleur) et implacable dans sa démonstration. Certaines conclusions bousculent, comme le rappel, statistiques à l'appui, que les inégalités vertigineuses qui caractérisent la société française de la Belle Epoque furent, malgré les professions de foi lyriques (et hypocrites) de la III<sup>e</sup> République triomphante, encore plus profondes que celles de la France d'Ancien Régime à la veille de la Révolution... « Depuis la Révolution de 1789, la France aime se présenter au monde comme le pays de la liberté, de l'égalité et de la fraternité, écrit Piketty. [...] Les archives successorales nous ont montré que la France du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> était prodigieusement inégalitaire. » Fascinantes, aussi, les explications détaillées sur la façon dont les élites françaises et américaines, quand elles se sont enfin résolues à abolir l'esclavage, ont investi tout leur génie dans le calcul des compensations qui devaient être attribuées... aux propriétaires soudain privés de main-d'œuvre gratuite, sans se demander si les esclaves eux-mêmes devaient recevoir un dédommagement. Ce n'est pas l'Histoire qui est cruelle, ce sont les hommes.

Magistrales, les deux premières parties du livre, sur les régimes inégalitaires et les sociétés esclavagistes et coloniales, nous emmènent jusqu'aux confins de l'Inde, de la Chine et du Japon. La troisième partie — sur la grande transformation du XX<sup>e</sup> siècle, marquée d'abord par un reflux des inégalités, puis par leur creusement à partir des années 1980 — nous entraîne sur un terrain mieux connu, car déjà labouré par Thomas Piketty et par d'autres. Mais c'est sur la quatrième et dernière partie, « Repenser les dimensions du conflit poli-

tique », que l'économiste était évidemment très attendu. Et ce nouveau *Que faire?* enthousiasme par sa limpidité et son radicalisme : « Sur la base des expériences analysées dans ce livre, je suis convaincu qu'il est possible de dépasser le capitalisme et la propriété privée et de mettre en place une société juste, sur la base du socialisme participatif et du social-fédéralisme », prévient Piketty. « Socialisme participatif », « social-fédéralisme » ? Le premier vise un meilleur partage du pouvoir dans les entreprises, et surtout la mise en place du principe de « propriété temporaire » du capital : un impôt fortement progressif sur les revenus et patrimoines — les plus fortunés payant jusqu'à 80 % d'impôts sur les successions, par exemple — permettant de redistribuer les cartes en temps réel et entre chaque génération. Quant au social-fédéralisme, il consiste à envisager la lutte contre les inégalités comme un combat international, avec pour objectif une réforme fiscale unifiée entre plusieurs pays.

On pourra discuter la confiance, parfois excessive, que Thomas Piketty semble accorder à la « transparence » : sans doute nécessaire pour connaître le véritable patrimoine des plus aisés, elle est érigée en absolu dans *Capital et idéologie*, sans que soient vraiment questionnés les dangers qui accompagnent l'adhésion à ce nouveau mantra. Reste que ce maître-ouvrage, c'est son immense mérite, empoigne avec une superbe rigueur le drame inégalitaire, et l'analyse pour ce qu'il est : une catastrophe. Sur le terrain économique et social aussi, montre Thomas Piketty, la maison brûle. Et nous ne pouvons plus regarder ailleurs.

Thomas Piketty, *Capital et idéologie*, Editions du Seuil, 1232 p., 2019. 42,50 Frs.



## EN BATEAU SUR LA LIMMAT VERS ZÜRICHHORN

Urs Fankhauser

Au départ du Musée national, les passagers découvrent le « Zurich by night » de son plus beau côté. Le bateau glisse presque silencieusement sur la Limmat. Sur la route vers le Zürihorn, le bateau devient soudain très calme.

Seul le cliquetis de téléphones portables peut être entendu. Le soleil se couche, ses derniers rayons enchantent le ciel. Tout le monde veut capturer ce moment à couper le souffle et l'emporter à la maison.

?

PHOTOMYSTÈRE

# Qu'est-ce que c'est ?



Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 2 octobre 2019** avec votre nom et votre adresse.

**Par e-mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Sur le net:** [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

**Par carte postale:** SEV, quiz, Case postale, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des bons pour des livres d'une valeur de 40 fr**

Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

**La solution** du quiz du N° 12: b/a/c/c/b.

**Janet Meixner, domiciliée à Uitikon Waldegg, membre de la ZPV Zürich-Schaffhausen** remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 fr.



SUR LES TRACES DU FUTUR...

## Capitaine Mathias Gay-Crosier



Mathias Gay-Crosier a à la fois une casquette de futur capitaine mais aussi de président de section.

Yves Sancey

**Enfant, il dévalait les pentes de ski. Aujourd'hui, il fend les flots aux commandes des magnifiques bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN) sur le Lac Léman. Portrait de ce marin d'eau douce au grand cœur.**

Au loin, venu de Thonon-les-Bains, le bateau Ville-de-Genève est en approche. Le soleil qui tarde à se lever fait rosir quelques nuages au-dessus des Alpes qui se découpent en ombre chinoise. L'aspirant Capitaine Mathias Gay-Crosier manœuvre son navire pour l'accostage. Du haut de son poste de commande, il transmet les dernières instructions à son équipage pour l'amarrage et la mise en place de la passerelle. Il est 7 h 20 et plus de 300 frontaliers descendent du bateau pour aller travailler à Lausanne et ses environs. Dans quelques minutes, le bateau va repartir pour Thonon. Mathias m'accueille chaleureusement et me fait monter dans la timonerie. Une fois effectuées les manœuvres pour sortir du port, nous évoquons son parcours professionnel et syndical.

### De la montagne à la mer

Enfant de la montagne, il a passé beaucoup de temps sur ses skis avec un père responsable de l'entretien d'une société de remontées mécaniques à Crans-Montana. Sportif, il pratiquait le foot et le ski acrobatique. Rien ne le prédestinait à une carrière sur les eaux du bleu Léman.

Après une scolarité sans histoire, il se lance dans un apprentissage d'ébéniste qui se passe mal. Il devient alors employé de commerce de détail dans le sport et travaille quelques années à Crans-Montana, puis à Verbier. En rentrant d'un séjour linguistique en Angleterre, « avec 5 francs en poche », Mathias reste à Genève où il trouve une place comme responsable de département dans un magasin de sport. Il y découvre aussi une nouvelle passion : le bateau à voile. Il part ensuite comme équipier sur un bateau. De fil en aiguille, il fait trois ans en mer, voyage beaucoup et rencontre sa femme en skippant lors d'une croisière en Croatie. Lorsqu'il voit passer une annonce pour un emploi de matelot l'été à la CGN, il postule. Avec une idée derrière la tête : « Être un jour capitaine d'un bateau Belle Epoque. »

### Assermentation en 2020

Pour devenir capitaine, il lui a fallu plus de 13 ans de patience, en passant par matelot, contrôleur, sous-timonier, timonier et pilote.

Beaucoup de théorie et de pratique. L'aspirant Capitaine deviendra « Capitaine II » le 2 avril 2020 lors d'une cérémonie d'assermentation. Pour lui, « capitaine, c'est un métier de passion. Il faut avoir envie d'aller sur le lac et prendre des responsabilités. Les semaines où on va travailler sur ces bateaux Belle Epoque, c'est ce qui fait le charme de notre métier. En plus, le lac n'est jamais le même. Le métier est très varié et il apprécie le contact avec la clientèle. »

Sorti de derrière les montagnes, le soleil est maintenant haut dans le ciel et fait briller le lac de mille feux. L'équipage déjeune enfin vers 8h. Mathias s'est levé tôt ce matin vers 3 h 30 avec une prise de service à 4 h 45. Un bon café est le bienvenu. Bien sûr il y a ce décor de rêve dans lequel il navigue, mais il nous parle aussi des horaires irréguliers, du travail le week-end, de l'organisation familiale pas toujours simple à mettre en place. L'hiver, il travaille au chantier de la CGN à la menuiserie. Mais là aussi le travail est beaucoup plus intense et moins flexible que par le passé.

### Participer à la vie de l'entreprise

Si ce n'était pas du tout sa vocation de se syndiquer, travailler dans une entreprise où 95% du personnel navigant fait partie du SEV change la perspective. Non seulement il est syndiqué mais il est aussi président de la section VPT-Lac Léman « par intérêt et par envie de participer à la vie active de l'entreprise. » Les défis syndicaux ne manquent pas. L'entreprise est en pleine expansion avec deux nouveaux bateaux qui vont arriver. Le chantier va connaître de grosses rénovations. Les tournus horaires et la situation des caissiers l'inquiètent. Et le gros morceau, ce sera le renouvellement de la CCT. La présidence de la section syndicale est prenante : « C'est du temps pris sur ta vie privée. Les différents comités et commissions prennent aussi pas mal de temps. Il y a les rendez-vous avec les directeurs. Les sujets traités sont vastes et c'est ce qui est intéressant dans le travail syndical ».

Heureusement, il y a aussi une vie en dehors du travail et du syndicat. Un peu par hasard et surtout parce que ces deux enfants font du basket au BBC Nyon, Mathias y entraîne les U9, qui ont au maximum 9 ans. « Cela me change les idées. L'heure et demie où je suis au basket, je ne pense à rien d'autre. C'est un moment où je peux me défouler. C'est sympa. » Comme hobby, il pratique toujours beaucoup de sports : « J'aime bien marcher l'été, la voile. L'hiver je fais du ski ». Même en dehors du travail, les montagnes ne sont jamais loin du lac.

## QUELLE ARNAQUE !

Micha Dalcol

