

# SEV N° 15

Le journal du Syndicat du personnel des transports



AMIANTE

## Pas de place aux doutes

▶ p.5

ÉDITO de Christian Fankhauser

## Marée verte. Et maintenant?

Quel impact la marée verte de dimanche aura-t-elle pour les travailleurs et travailleuses du pays ? A cette question, il n'est évidemment pas possible de répondre avant de voir les Chambres fédérales à l'œuvre.

La protection des conditions de travail et des salaires reste évidemment au cœur des préoccupations des salarié-e-s. Sur le plan politique, l'évolution du dossier de l'accord-cadre avec l'Union européenne sera centrale.

Le système des retraites est l'un des autres dossiers brûlants de la prochaine législature. Après une vie de dur labeur, il n'est pas acceptable que toujours plus de retraité-e-s aient du mal à joindre les deux bouts. Cette réforme des pensions doit donc permettre de vivre dignement et être financée solidairement. Et il n'est pas question

qu'elle se fasse sur le dos des femmes avec un rehaussement de leur âge de départ à la retraite.

Avec l'augmentation significative du nombre de femmes au National de 32 à 42%, bien qu'encore insuffisant, les débats sur la prévoyance vieillesse prendront une autre tournure même si la chambre basse demeure à majorité bourgeoise. Mais le nouveau parlement ne saurait faire fi de la mobilisation féministe du 14 juin. Le succès dans les urnes ne saurait se traduire par une simple hausse de la représentativité féminine.

En tant que premier syndicat dans le domaine des transports publics, nous allons aussi suivre d'un œil attentif le développement de la mobilité douce. La marée écologiste qui a déferlé sur la Suisse dimanche – et qui manifeste depuis des mois dans la rue sous le signe de la Grève pour le climat – marque la nécessité de promouvoir encore davantage les trans-

ports publics, que ce soit pour le transport de personnes ou de marchandises. Mais elle impactera aussi la politique énergétique. Et celle-ci concerne directement les travailleurs et les travailleuses du pays. La transition énergétique ne doit pas se faire sur le dos des bas revenus.

Au vu des nombreux changements intervenus au National, nous allons maintenant adapter notre stratégie de lobbying pour défendre au mieux les intérêts de nos membres, que ce soit dans la politique des transports, la politique sociale ou la politique économique. Avec notre secrétaire syndicale Edith Graf-Litscher ou le président de l'Union syndicale suisse Pierre-Yves Maillard, et d'autres syndicalistes, nous possédons déjà d'excellents relais.

Bien entendu, les voies parlementaires ne sont pas nos seuls outils pour faire entendre notre voix.

A commencer par la rue.

CFF

Le personnel de train, toujours plus sous pression, demande des mesures concrètes

3

Digitalisation

Les robots sont parmi nous. Un dossier pour ouvrir des pistes syndicales

4

TransN

La CCT est sous toit. Temps de travail et respect du temps libre améliorés

7



## Modèle Flexa ajusté

Depuis 2015, le personnel CFF et CFF Cargo soumis à la CCT peut, sur une base volontaire, constituer une épargne individuelle sur un compte de temps grâce au modèle de durée de la vie active Flexa. Le but étant d'utiliser ensuite ce temps accumulé pour un congé payé de 4 à 12 semaines ou une réduction du temps de travail d'au moins 3 mois. Mais comme l'OFT a exigé une réduction des possibilités d'accumuler du temps afin de ne pas contrevenir à l'article 4 LDT («En moyenne annuelle, la durée quotidienne du travail est de 7 h au plus»), les partenaires sociaux ont négocié les changements suivants applicables au 1.1.2020:

- A la fin de l'année civile, il n'est plus possible d'accumuler plus de 41 h (lieu de 100 jusqu'à présent) sur la durée annuelle du travail, mais 41 h (jusqu'à présent 25) doivent obligatoirement rester sur le compte de temps de travail annuel.
  - La combinaison des divers éléments d'épargne ne peut en principe pas dépasser la valeur de référence de 150 heures par année. Il n'est plus possible d'épargner avec les primes de fidélité.
- En outre, les vacances au-delà du minimum légal ne peuvent être accumulées jusqu'à une semaine.

## LPV BLS: améliorations requises

L'assemblée du 10 octobre des mécaniciens BLS a clairement exigé des améliorations pour ses conditions de travail. Ils ne se sentent pas pris au sérieux par l'entreprise. Ils demandent un travail moins monotone et des horaires permettant de mieux concilier vie professionnelle et privée. Ils attendent de leur direction des mesures concrètes d'ici fin janvier 2020.

## Le CEO de Cargo s'en va

Le départ du CEO de CFF Cargo Nicolas Perrin en 2020 doit permettre un changement de cap pour l'entreprise. Tel est l'avis du SEV et de Philipp Hadorn, secrétaire syndical en charge du dossier. Le démantèlement du transport par wagons isolés doit être stoppé. La nouvelle direction se doit d'offrir des perspectives aux employés à l'heure des transformations liées à la digitalisation. Le réseau de desserte actuel et ses infrastructures doivent être conservées afin que CFF Cargo puisse faire face à la croissance attendue du transport de marchandises, poursuit Philipp Hadorn.



Après six années de procédure d'arbitrage pour la «Décision 25», le SEV cherche encore une solution pour tous les mécaniciens B100.

### SALAIRES DES MÉCANICIENS CFF

# Le SEV veut une égalité de traitement pour tous – sur la base d'exigences objectives

Questions Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**La section SEV BAU Ticino a demandé en juillet aux CFF par le biais d'une pétition avec plus de 1000 signatures un salaire adapté pour les conducteurs de véhicules moteurs B100. Cette demande n'était pas nouvelle car déjà depuis l'introduction de la «courbe des mécaniciens» en 2011, les syndicats ont demandé un traitement équivalent pour tous les conducteurs de véhicules moteurs qui ne profitaient alors pas de ces avantages. Une procédure arbitrale a débuté en 2013 et une solution partielle a enfin été trouvée: quelque 300 conducteurs de véhicules moteurs engagés au service de maintenance de l'infrastructure recevront dès le 1er octobre une indemnité de 3000 francs en rapport du marché. Toutefois beaucoup de collègues dans la profession continuent d'être désavantagés. La vice-présidente SEV Barbara Spalinger explique pourquoi le SEV a accepté ce résultat malgré son caractère insatisfaisant.**

**Journal SEV: Comment en est-on arrivé à ce que les CFF traitent une partie des conducteurs de véhicules moteurs mieux que d'autres sur le plan du salaire?**

**Barbara Spalinger:** Lors de la négociation du système salarial ToCo en 2011, on a convenu d'une courbe spécifique pour les mécaniciens de locs. Il s'agit d'une systématique salariale qui permet au personnel des locs de progresser plus rapidement dans la plage salariale par rapport à ToCo. A la fin des négociations, les représentants des sous-fédérations RPV et BAU, qui organisent aussi du personnel des locs, ont déposé une requête afin que leurs membres concernés soient aussi pris en compte dans la courbe des mécaniciens. Etant donné que le temps manquait, on a établi la décision 25 dans le procès-verbal de la CCT: les parties s'engageaient à rechercher ensemble des critères s'adressant à d'autres groupes professionnels pour leur permettre d'être également intégrés dans la courbe des mécaniciens. Lors de l'acceptation de la CCT et son entrée en vigueur au 1er juillet 2011, on a débuté des négociations avec les CFF mais ces derniers ne se sont pas montrés très motivés à convenir de critères avec le SEV et toutes nos propositions ont été rejetées. Le SEV a alors fait appel au tribunal arbitral en juin 2013 et ce der-

nier s'est penché sur le cas sous la présidence de Franz Steinegger. Plusieurs séances ont suivi et finalement, les CFF ont été contraints de rechercher avec le SEV des critères acceptables pour les deux parties. Le vice-président SEV Manuel Avallone et le chef du personnel des CFF Markus Jordi se sont rencontrés à plusieurs reprises mais il ne leur a pas été possible de trouver un terrain d'entente. C'est pourquoi, en 2015, une sentence a été rendue par le tribunal arbitral.

#### Et qu'a décidé le tribunal ?

Il a obligé les parties à établir des critères jusqu'à fin 2015 au cours d'une procédure de partenariat pour une attribution d'autres conducteurs de véhicules moteurs dans la courbe des mécaniciens. Il a précisé qu'il fallait tenir compte d'éléments tels que l'augmentation de la productivité et la compensation de règles spécifiques. Avant cela, le Tribunal arbitral avait fait diverses propositions pour l'élaboration de critères, parmi elles il a suggéré que le nombre de personnes qui pourraient intégrer la courbe des mécaniciens ne pouvait pas dépasser un certain «quota» car sinon ceci contreviendrait aux règles de base de ToCo. Ceci empêcha le SEV d'amener sa proposition que tous les mécaniciens B100 puissent intégrer la courbe des mécaniciens. Et en conséquence il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur des critères reconnus par les deux parties. En 2017, Franz Steinegger proposa de régler cette question lors des négociations CCT. Les CFF étaient d'accord mais le SEV a catégoriquement rejeté cette idée.

#### Ainsi Franz Steinegger a de nouveau dû intervenir: qu'a-t-il alors fait?

Dans un long courrier, le président du tribunal arbitral a déclaré en 2018 que le tribunal arbitral devait exécuter sa décision de 2015. Les parties devaient nommer environ 100 personnes ou postes qui intégreraient la courbe des mécaniciens. Si elles n'arrivaient pas à se mettre d'accord, c'est le Tribunal arbitral qui les choisira.

Les CFF ont alors fait un tout petit pas en direction du SEV et nous avons accepté ce compromis car cela permettait à quelques 300 conducteurs de véhicules moteurs B 100 de CFF Infrastructure Maintenance de profiter de la courbe des mécaniciens au lieu des 100 personnes préconisées par le Tribunal arbitral. Ainsi il a été possible de conclure la procédure du tribunal arbitral.

#### Comment le SEV considère-t-il ce résultat?

Il ne s'agit PAS d'un résultat de négociations. Il s'agit d'un accord minime passé dans le cadre de l'application d'une décision du tribunal arbitral. Il est clair que si le SEV n'avait pas accepté la proposition des CFF, le tribunal arbitral aurait choisi 100 personnes qui auraient pu intégrer la courbe des mécaniciens ou auraient reçu une compensation en rapport du marché. Il est possible que ces 100 personnes n'auraient pas été parmi les 300 qui reçoivent maintenant quelque chose, mais il est sûr que cela aurait récompensé moins de monde. Et tous les autres n'auraient rien reçu, comme c'est d'ailleurs le cas maintenant. Mais au moins maintenant, ce sont 300 personnes qui reçoivent une compensation!



« Le Tribunal arbitral a exclu la possibilité de prendre en compte, selon la décision 25, un grand nombre de personnes dans la courbe des mécaniciens. Ceci empêche le SEV d'amener la proposition que tous les mécaniciens B100 puissent intégrer la courbe des mécaniciens. »

BARBARA SPALINGER  
vice-présidente SEV

La logique que nous avons tout d'abord voulu suivre, soit un traitement égal pour tous sur la base d'exigences objectives, comme par exemple le permis délivré par l'OFT, avait déjà été rejetée en 2015 par le Tribunal arbitral. Alors la seule chose à faire était de pouvoir enfin terminer cette procédure d'arbitrage. Et le SEV s'est assuré que ceci se soit terminé en obtenant tout de même un résultat.

#### Pour toutes celles et ceux qui se trouvent désavantagés avec cette courbe des mécaniciens, ceci est une bien piètre consolation...

Nous ne sommes pas contents de ce résultat. C'est souvent le cas lorsque le tribunal arbitral tranche. Nous ramènerons cette logique qui nous a été refusée jusqu'ici, lors des futures négociations sur la révision du système salarial.



BARBARA SPALINGER répond

# Garanties ToCo pérennisées

**?** Lors des négociations CCT CFF / CFF Cargo de l'an dernier, un accord a été trouvé concernant les garanties salariales ToCo. N'était-il pas possible de les conserver?

Il y a deux semaines, les personnes qui sont concernées par les garanties salariales 2011 (ToCo) ont reçu une lettre des CFF car l'accord trouvé l'an dernier produira ses effets pour la première fois en mai 2020 - la moitié de la diminution - alors que la 2e partie de la diminution aura lieu au 1er janvier 2022.

Il est important de rappeler que ces garanties salariales faisaient partie d'une convention liée à la durée de validité de la CCT. Les CFF voulaient la dénoncer. Un tel scénario aurait signifié d'immenses réductions pour tous. L'accord trouvé pour les 3700 personnes concernées n'est plus lié à la durée de validité de la CCT, mais est pérenne. Ainsi, les garanties ne peuvent plus être un moyen de pression lors de négociations. En particulier durant celles portant sur le nouveau système salarial.

Les garanties salariales 2011 (ToCo) sont en effet désormais ad personam. Celles qui sont inférieures à 5000 fr. ne sont pas touchées. Cela concerne plus de 3000 personnes.

Pour quelque 700 autres, la réduction se fera en deux étapes. La réduction équivaut à tout au plus 5% du salaire maximal du niveau d'exigence. Ainsi, si quelqu'un a 6000 fr. de garantie ToCo et se trouve en niveau d'exigence A, il pourrait perdre jusqu'à 2902 fr. qui représentent le 5% du plafond du niveau d'exigence qui est de 58 037 fr. Sa garantie ToCo ne sera toutefois amputée que de 1000 fr. et pas de 2902 fr. car on ne peut descendre en-dessous de 5000 fr. Et la réduction s'effectuera en deux tranches de 500 fr. Attention: les montants évoqués dans la lettre aux personnes concernées sont provisoires car ils se basent sur le salaire annuel au 1er mai 2020.

La conférence CCT CFF/ CFF Cargo avait accepté cet accord après d'intenses discussions et après une pesée d'intérêts entre les avantages et les inconvénients.

Nous l'avons dit il y a un an et le disons encore une fois: le SEV est à disposition des membres concernés par la diminution de la garantie ToCo. En particulier, le SEV veillera à ce que l'accord soit respecté.

Barbara Spalinger est vice-présidente du SEV en charge des dossiers CFF. Ecrivez vos questions à [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

CFF

## Il faut plus d'agents de train



SEV avec ATS

**Le nombre de contrôleurs dans les trains CFF n'a cessé de baisser au cours des dernières années, malgré la hausse constante des voyageurs. Le SEV exige l'engagement de plus de personnel et le retour du double accompagnement.**

Entre 2014 et 2018, le nombre d'emplois plein-temps a diminué de 7%. Autrement dit, en chiffres absolus, le secteur contrôleurs des CFF a perdu 154 postes à 100% en quatre ans. L'an dernier, on ne comptait plus que 1977 emplois, contre 2131 en 2014.

La baisse du nombre d'agents CFF dans les trains contraste avec l'augmentation toujours plus forte du nombre de passagers. Selon les chiffres de l'ex-régie fédérale, le volume voyageurs a crû de plus de 25 millions entre 2014 et 2018 pour atteindre plus de 455,85 millions de passagers. Les CFF ont aussi abandonné fin 2018 un principe vieux de dix ans, celui de la double dotation en personnel sur tous les trains longue distance. «On compte jusqu'à 400 passagers par jour sur la ligne Intercity 2 entre la gare centrale de Zurich et Lugano, et un seul contrôleur» pour tous ces voyageurs, illustre Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV.

Son collègue Jürg Hurni enfonce le clou: «Il faut de toute urgence repenser le système et engager davantage de personnel pour que les trains puissent à nouveau circuler ponctuel-

lement et en toute sécurité.»

De leur côté, les CFF renvoient au nouveau descriptif des tâches des contrôleurs: «Il a beaucoup changé, notamment à l'aune de la numérisation. Aujourd'hui, les contrôleurs font figure de préposés à la clientèle et sont déployés là où le plus grand bénéfice clients peut être obtenu.» Par exemple, dans les gares ou sur les quais.

La compagnie ferroviaire ne souhaite pas revenir au double accompagnement: «Nous sommes convaincus de notre nouveau concept d'engagement flexible», rétorque un porte-parole des CFF à la critique du SEV. Le système des

duos était très rigide et ne répondait pas aux besoins de la clientèle. Indépendamment de cela, l'effectif des contrôleurs devrait être à nouveau porté à environ 2000 équivalents plein-temps d'ici la fin de 2022.

Jürg Hurni ne croit pas à ces affirmations: «Le double accompagnement a très bien répondu aux besoins de la clientèle.» Sans compter que les CFF ont également réduit leurs effectifs dans les gares et sur les quais. «C'est pourquoi ils doivent maintenant y déployer des agents de train, qui manqueront à nouveau dans les convois», ajoute le secrétaire du SEV.

### Trains bondés au Gothard: le personnel n'en peut plus

Les trains bondés qui transitent par l'axe du Gothard font régulièrement les gros titres dans les médias. Trouver une place assise à certaines heures est difficile voire mission impossible, et ceci pas uniquement le week-end. «Les usagers en font les frais mais également le personnel des trains; tous essaient tant bien que mal de faire face à une situation pénible», explique Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV. Tout ceci alors que le nombre d'agents de train baisse. Le personnel est fréquemment le souffre-douleur des usagers se plaignant d'avoir payé leur billet mais ne trouvant pas de place assise. En parallèle aux nombreuses réclamations justifiées émanant de clients, la direction des CFF a reçu beaucoup de plaintes de la part du personnel au sujet de cette situation qui devient de

plus en plus insupportable.

La section tessinoise de la ZPV a rencontré les CFF à Lucerne pour discuter du problème des trains bondés et trouver des solutions opérationnelles. Le personnel a demandé que des trains supplémentaires soient prévus quand une recrudescence du trafic est attendue. Les explications du service de presse des CFF ont fait sortir le personnel de ses gonds. «Ni la météo, ni les vacances en Suisse allemande – et surtout pas non plus l'absence de train supplémentaire ne sont des raisons valables pour que les trains circulant sur l'axe nord-sud soient constamment bondés!», poursuit Angelo Stroppini. Les CFF doivent rester une entreprise de transport fiable. Les fortes intensités de trafic sont absolument prévisibles. frg



Un large front contre l'allongement du temps de travail sort du bois et le SEV en fait partie par le biais de l'Union syndicale suisse. Il se mobilise contre l'initiative parlementaire du conseiller aux Etats PDC Konrad Graber. La semaine de 67 heures, le travail de nuit et du dimanche obligatoires: voilà ce qui pourrait pendre au nez des personnes qui ont le malheur d'être considérées comme étant des «travailleurs et travailleuses qui exercent une fonction dirigeante» ou des «spécialistes». L'Alliance contre le stress et le travail gratuit s'y oppose, si nécessaire en lançant le référendum.

La sous-traitance touche aussi la droite! Plutôt que de faire le travail elle-même, elle sous-traite en toute discrétion le travail diplomatique aux copains du privé. Parfois cela se voit comme quand le conseiller fédéral radical Ignacio Cassis a dû annuler en juillet sa collaboration avec la multinationale du tabac Philip Morris dans le cadre de l'Expo 2020 Dubai. Le plus souvent, cela fait moins de bruit. Comme avec la Fondation Geneva Science and Diplomacy Anticipator (GSDA) qui a pour but de positionner Genève comme lieu de discussion et de proposition des principales évolutions technologiques et sociétales dans la médecine, l'agriculture, l'intelligence artificielle, le monde du travail, l'édition du génome humain, le Big Data, les nanotechnologies... En plus de contribuer pour 3 millions au GSDA, qui Cassis y a-t-il nommé en toute discrétion? Deux anciens de chez Nestlé, entreprise peu connue pour son respect des travailleurs et de l'eau comme bien commun: Peter Brabek et Patrick Aebischer.

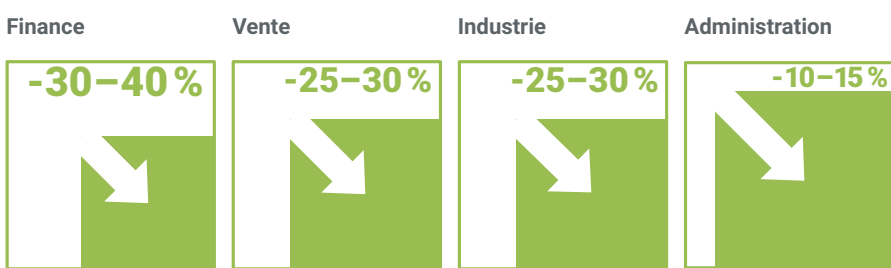


## DIGITALISATION

# Travailler avec et pour les robots

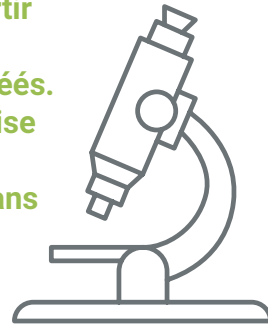
## Un million d'emplois numérisés

En Suisse, la société de conseil en management McKinsey affirme que 1 à 1,2 million de salariés perdront leur emploi à cause de la numérisation d'ici 2030 (c'est-à-dire dans les douze prochaines années).



Source: McKinsey 2018

On ne sait pas combien d'entre eux pourront se reconvertir dans des professions et emplois nouvellement créés. Les conseillers d'entreprise s'attendent à une forte croissance de l'emploi dans le secteur de la santé et dans les domaines de la science.



**syndicom magazine; Textes Sylvie Fischer et Oliver Fahrni, Images : Hélène Tobler**

**Ils sont déjà parmi nous. Ils nous aident à écrire des articles de même type en masse, à placer notre argent, à facturer nos achats, à conduire à notre place. Pour s'en sortir, il faudra développer tout ce qui n'est pas imitable ni achetable : notre créativité, notre intelligence et, surtout, notre temps libre.**

L'intelligence artificielle (IA) contrôlera l'humanité dans 16 ans. C'est ce que déclarent les spécialistes qui la développent, ou le fondateur d'entreprise Ray Kurzweil, génie de la technologie et professeur au MIT, qui prévoit que cette révolution va se produire rapidement. Les ordinateurs et les robots autoapprenants qui communiquent entre eux deviendront apparemment si intelligents grâce à une « explosion d'intelligence » qu'ils pourront se passer de nous – et nous ne comprendrons plus ce que manipule l'IA. Il reste cependant une maigre consolation : cette « singularité technologique » aurait déjà dû advenir, mais elle ne s'est pas réalisée. En revanche, l'IA possède même sa propre église, « Way of the Future », fondée par le pionnier du robot Anthony Levandowski.

### Mille experts mettent en garde contre les robots de combat

Suffira-t-il d'adresser des prières à l'IA lorsque les machines à tuer débarqueront ? En 2015, mille experts de la Silicon Valley ont signé une lettre ouverte pour mettre en garde l'humanité contre les robots de combat, qui pourraient devenir autonomes et exterminer l'espèce humaine. Une vision folle ? Parmi les signataires, on compte Stephen Hawking, ainsi que le cofondateur d'Apple Steve Wozniak, le grand patron de Tesla Elon Musk, et de nombreuses autres personnes telles que Demis Hassabis, qui dirige Deep Mind, le programme d'IA de Google. Ce ne sont pas des ennemis de la technique. Ils sont bien informés.

Leur planète, dominée par des robots, fait peur et fascine à la fois. Depuis la parution du roman *1984* de George Orwell, nous savons toutefois que les utopies négatives servent à dissimuler un développement initié en le projetant dans le futur pour brouiller notre vision de la

réalité. Les robots nous côtoient depuis longtemps. Pas seulement les gentils robots comme « SpotMini », le chien robot qui ouvre des portes, ou les robots de production classiques, dont presque 400'000 sont introduits chaque année. Nous vivons et travaillons avec des robots sous toutes leurs formes. Avec des machines vocales, des drones, des robots de soins aux personnes, des instruments de contrôle, des robots de réseaux sociaux, etc. Ils travaillent pour et avec nous. Ou plus souvent, avec nous (et à notre insu). Et nous travaillons pour eux. Parce qu'à chaque clic, nous entraînons leurs algorithmes, leur IA. Nous les corrigeons sans cesse et leur fournissons les données dont ils ont besoin pour nous remplacer. Nous sommes leur prolétariat à clics.

Nous peinons toutefois à l'admettre. Ces machines intelligentes nous ont réduits à une série de zéros et de un, elles nous ont numérisés. Nous trouvons parfois bien pratique qu'un smartphone chinois dans un réseau français suggère des corrections en suisse-allemand après seulement deux SMS envoyés de Berne. Mais de quelles autres connaissances à mon sujet disposent Huawei et mon opérateur téléphonique à Marseille ?

### La machine est le patron

Les machines intelligentes prennent de plus en plus de décisions à notre place, comme le robot d'investissement de PostFinance. Il pense mieux me connaître que moi-même. Les robots nous contrôlent et presque plus rien ne leur échappe, comme les employé-e-s de centres d'appel en font l'expérience. Les robots remarquent la moindre hésitation, les moindres signes d'essoufflement au travail, la moindre réaction émotionnelle. Les erreurs aussi. Aucun supérieur hiérarchique n'intervient, mais c'est l'IA qui interrompt, réprimande, donne des instructions. La machine est le patron.

De telles techniques sont utilisées dans un nombre de plus en plus important de domaines professionnels. Elles créent un stress qui impacte la santé. Ces formes d'IA ont pour objectif d'exploiter le plus grand nombre possible de connaissances et de savoir-faire de l'activité et de la communication humaine (« main et parole ») pour contrôler, anticiper et imiter. Ensuite, la machine doit indiquer à l'actionnaire si un em-

ploi peut être supprimé. Mais le robot est un morceau de tôle ou de silicium, il n'a aucune volonté propre, aucune intention d'exploiter l'humain. Il est programmé à cet effet. À l'aide de programmes simples. Et de métacommandes – propres à l'IA – telles que : recherche des possibilités pour rendre le processus de travail X plus efficace, moins cher et automatisé.

Toujours est-il que le robot et l'IA ne sont que le bras armé du capital dans le rapport de force avec le travail. Lorsque les actionnaires et leurs gestionnaires misent sur la numérisation avec des programmes d'innovation qui coûtent des milliards de dollars, ils poursuivent deux objectifs : rester compétitifs sur le marché et éliminer autant que possible le travail humain ou du moins le réorganiser fondamentalement.

Il peut paraître inquiétant de rouler dans un bus postal sans chauffeur sur les routes de montagne du Valais. Mais CarPostal assure que le développement de bus autonomes ne vise pas à éviter les grèves, à diminuer les absences pour

cause de maladie ou à réduire les effectifs. Mais le projet avance. À Sion, les véhicules de CarPostal apprennent chaque jour à mieux maîtriser les difficultés d'une conduite autonome. Le chauffeur des Grisons ou du val d'Anniviers, qui imagine que seule une personne peut éviter les chutes de pierres et maîtriser les virages surplombant des précipices, sous-estime les possibilités de l'IA. Son éthique professionnelle élevée fait de lui l'auxiliaire involontaire de son élimination lorsqu'il apprend aux robots toutes les astuces du métier. Comme le font les deux « accompagnateurs » du « Smart Shuttle ».

Idem pour les robots de livraison de La Poste à Zurich ou les drones pour colis, qui restent pour l'heure cloués au sol après avoir effectué 3500 vols et provoqué des incidents. Personne ne croit que La Poste transportera un jour ses 138 millions de colis (2018) par drone. Pour le géant jaune, il s'agit de tester des techniques, de sonder (et assouplir) des lois et règlements et de s'approprier les connaissances logistiques pratiques de ses employé-e-s, sous forme d'IA.

Aujourd'hui, des professions entières disparaissent dans de nombreux secteurs économiques. Par notre propre travail, nous contribuons à supprimer notre travail. Selon les consultants de McKinsey, 1 à 1,2 million de personnes auront été sacrifiées par la numérisation en Suisse dans douze ans déjà.

### Se soustraire à cette tendance, une solution ?

Que faire ? Pouvons-nous échapper à cette évolution ? Le mieux est d'utiliser notre pouvoir organisationnel, institutionnel et de négociation pour améliorer nos conditions de travail et de vie grâce à la numérisation. En commençant par appliquer un principe syndical simple : vous voulez que nous entraînés vos machines ? Oui, mais à condition d'obtenir une contrepartie.

La productivité augmente fortement. Tant mieux. Réduisons le temps de travail. Nous gagnerons ainsi en qualité de vie et pourrons développer notre créativité. Vous dites que nos qualifications deviennent rapidement obsolètes ? Alors introduisons le droit à la formation et au perfectionnement permanents et financés. Vous créez de nombreux emplois de plateformes et des jobs numériques précaires ? Entendu, mais la précarité n'entre pas en ligne de compte. Tout emploi doit faire l'objet d'un contrat de travail universel. Vous voulez automatiser ? Très bien. Nous aussi, nous trouvons certains boulots minables. Alors créez des emplois meilleurs en grand nombre s'il vous plaît !

### Et il y aurait encore beaucoup à faire

Si nous parvenons à exploiter la numérisation pour améliorer la répartition des richesses, nous n'aurons plus besoin de recruter du personnel chez le « Turc mécanique ». Cette plateforme d'Amazon est vraiment baptisée ainsi (www.mturk.com), à l'instar du « robot » d'échecs de 1769, qui dissimulait un joueur d'échecs vivant. Ce n'est pas un si mauvais nom. Amazon, qui laisse trimer ses employé-e-s dans des conditions épouvantables, permet à ses clients de trouver des travailleurs du clic pour des salaires encore plus misérables. Dès « 0,1 centime par job », comme on peut le lire dans les conditions générales.

## Ce qui fait de nous tous le prolétariat du clic

La technologie blockchain est à la mode. Elle devrait chambouler notre univers. Pas seulement avec des monnaies cryptées. L'un de ses gigantesques serveurs est hébergé en Mongolie. Une véritable ferme informatique qui consomme autant d'électricité qu'une grande ville. L'électricité provient d'une centrale au charbon. C'est parfois le cas dans le beau nouveau monde numérique. Bien réel et sale. Nous connaissons la numérisation depuis longtemps. Les robots étaient déjà bien connus de Da Vinci. L'Internet vient tout juste de fêter ses 50 ans. On travaille officiellement depuis 1965 sur l'intelligence artificielle, en réalité depuis beaucoup plus longtemps. Vous pouviez flirter sur les réseaux sociaux dès 1980. En l'an 825, un mathématicien arabe a publié un livre sur les algorithmes *Algorismi de pratica arismetice* qui commençait par ses mots : *Dixit Algorismi* (L'algorithme a dit).

Le fait est que tout est connecté aujourd'hui. Les GAFAM (géants du Web) et des milliers de laboratoires de développement travaillent d'arrache-pied pour rassembler des ordinateurs auto-apprenants dotés de capacités de réseau neuronales en plates-formes d'apprentissage en profondeur, qui interagissent avec d'autres ordina-

teurs pour résoudre des problèmes complexes tels que les processus d'automatisation robotique. Et pour optimiser leur intelligence artificielle à des niveaux toujours plus élevés. Ils communiquent avec les individus via la reconnaissance vocale, par l'intermédiaire de chatbots ou de social bots et, bien sûr, via Internet et les réseaux sociaux.

Les objectifs sont l'automatisation, la robotisation, le contrôle total (biométrie, télématique, etc.) et la manipulation du comportement humain (par exemple dans le cadre du projet européen « Brain Project » réalisé avec des universités suisses), la production de contenu sous toutes ses formes et bien plus encore.

Les GAFAM construisent actuellement un nouveau capitalisme numérique, en grande partie avec du capital fictif, dans lequel la grande masse des individus sont employés comme des *crowdworkers* sans contrat de travail, sans sécurité sociale et sans revenu suffisant. Ce processus est extrêmement puissant. Parce qu'il est décidé et fabriqué par une poignée d'actionnaires et non par la technologie, nous pouvons l'influencer.

Mais à condition de mieux nous sensibiliser à cette nouvelle économie. Oliver Fahrni



OFFICINE

# Amiante : il faut en parler

Françoise Gehring

**Environ 80 personnes sont venues à la soirée sur l'amiante mardi 15 octobre à Bellinzone. Des ouvriers, des pensionnés, des proches, des avocats, des médecins, des représentants de la ligue pulmonaire ont demandé que chacun prenne ses responsabilités, et ont voulu plus de clarté.**

Organisée par l'association «Giù le mani», les syndicats SEV et UNIA et la commission du personnel des ateliers, la soirée publique a montré le besoin de comprendre. Des employés, anciens employés, des proches en plein désarroi ont demandé des réponses: à l'employeur et à la SUVA, représentée par le directeur de l'agence tessinoise Roberto Dotti qui a eu le courage de venir en personne. Ce ne fut pas facile pour lui après les reproches formulés envers la SUVA (cf. Journal SEV n° 14) sur sa manière de communiquer dans le cadre du programme de prévention et de contrôle.

Les questions posées par le personnel et les pensionnés ont révélé un malaise légitime: «Pourquoi n'ai-je jamais dû faire de contrôle malgré que j'aie travaillé dans des secteurs de production où il y avait de l'amiante?» «Pourquoi ne m'a-t-on jamais contacté?» Deux ouvriers ont raconté comment ils travaillaient en contact avec de l'amiante: «Je découpais les voitures et la substance tombait par terre, je n'ai cependant jamais dû faire de contrôle médical.» «J'ai eu à faire à ce matériau durant six années. Je vous assure que j'ai peur.»

Et la peur ronge, silencieusement, elle augmente petit à petit, comme la maladie, cruelle, qui se développe tout lentement à cause de l'amiante. Avec une épée de Damoclès sur la tête, parfois on espère, parfois on se résigne. La faucheuse nous hante. Marco Meroni est décédé en juin dernier, sa veuve Donata a parlé en sa mémoire durant la soirée.

Il s'agit d'une maladie sournoise, à tel point que la Cour de cassation française a décidé le 5 avril dernier

que toutes les personnes exposées pouvaient demander un dédommagement à leur employeur pour les torts causés par l'anxiété. Car l'inquiétude liée au spectre du cancer cause des dommages. C'est ce qu'a expliqué le directeur du bimensuel «area» Claudio Carrer, spécialiste du dossier amiante qui a suivi le procès contre Eternit à Casale Monferrato. Il a mis en évidence le pouvoir économique de deux familles liées à l'amiante, celles du suisse Schmidheiny et du belge Emsens (puis De Cartier), et a expliqué la machine diabolique de la désinformation intentionnelle et systématique: «Des stratégies de communication et des plateformes ont été créées pour dissimuler les évidences scientifiques sur les dangers de l'amiante, des scientifiques ont été corrompus et des espions ont été infiltrés au sein de l'OIT. Ceci est ressorti dans les procédures.» Claudio Carrer a des contacts réguliers avec les associations des victimes de l'amiante. Surtout avec Bruno Pesce, ex-syndicaliste et coordinateur du comité italien Vertenza Amianto, figure historique du combat syndical à Casale Monferrato, la petite ville piémontaise qui abritait une des fabriques Eternit de Stephan Schmidheiny, où il y a eu plus de 2000 morts parmi les ouvriers et les habitants, des suites du mésothéliome.

## Les inquiétudes des travailleurs

Le directeur d'«area» a expliqué qu'en Suisse «il est très difficile de rendre justice aux victimes. Il est pratiquement impossible d'établir les responsabilités». L'avocat Martin Hablützel de l'Association helvétique des victimes de l'amiante lui a fait écho: «En Suisse nous sommes très en retard. Surtout s'il s'agit de verser des indemnités pour dédommager les torts causés par l'anxiété, un concept qui n'existe pas dans la jurisprudence.» L'avocat zurichois a été très impressionné par l'intérêt public suscité par les cas liés à l'amiante dans les ateliers. «Une telle réaction est importante car en Suisse on tente de minimiser le problème. Or il faut de la clarté, de la transparence.» Non



Les syndicats exigent des éclaircissements sur les programmes de prévention de la SUVA.

seulement de la part de la SUVA mais aussi des employeurs qui ont le devoir de garantir la sécurité et la protection de la santé de leur personnel. C'est ce que demande le personnel des ateliers. «La commission du personnel a été sollicitée plusieurs fois par les collègues qui ont besoin de comprendre et qui demandent des réponses. Nous avons dès lors demandé aux CFF d'actualiser la liste de toutes les personnes qui ont été en contact avec l'amiante,» a précisé son président Ivan Cozzaglio.

## Prise de responsabilités

Roberto Dotti a quant à lui déclaré: «Je ne voulais pas manquer d'être là ce soir pour entendre vos préoccupations. Notre premier communiqué, dans lequel nous affirmions qu'il n'y avait pas eu de décès, m'a beaucoup énervé. J'étais absent et je l'ai lu en rentrant. C'était une erreur. De même que le ton impersonnel des lettres envoyées aux employé-e-s. Nous sommes conscients que dans ce genre de courrier il faut savoir peser ses mots. On y travaille». Le premier à dénoncer la froideur des lettres qui traitaient les personnes comme des numéros était Gianni Frizzo. Il faisait partie des destinataires, a-t-il expliqué durant la soirée. Avec la clarté et la franchise qui le caractérisent, il s'est exprimé avec sa raison et son cœur: «Nous ne devons pas laisser l'amiante tomber dans l'oubli. Il s'agit de donner une valeur publique à la sécurité et à la protection de la santé des travailleurs,

pour tous ceux qui ont travaillé avec l'amiante et qui travaillent aujourd'hui avec d'autres substances dangereuses. Nous demandons que tous prennent leurs responsabilités. Seuls ceux qui ont le courage de faire un pas en avant peuvent obtenir quelque chose. Et c'est ce que nous entendons faire avec notre mobilisation. La SUVA a complètement manqué de sensibilité. Un tel comportement nous a indignés et aujourd'hui, nous exigeons des réponses. Il faut éviter qu'il y ait d'autres victimes.»

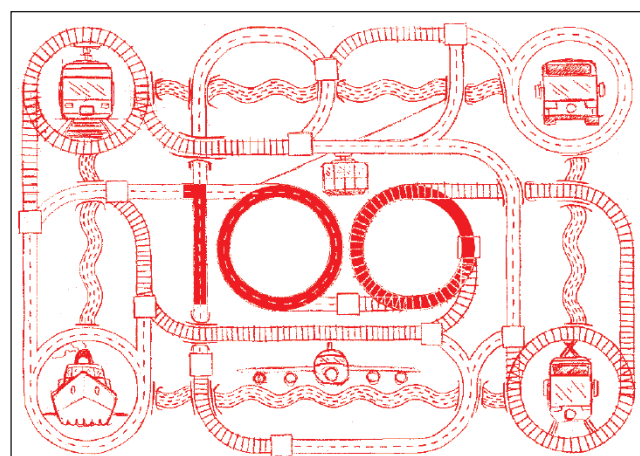
## Rencontre avec la SUVA

Le jour précédant la soirée publique, une délégation syndicale a rencontré les chefs de la SUVA à Bellinzone. Les représentants des travailleurs (Matteo Pronzini et Vincenzo Cicero pour UNIA, Pascal Fiscalini et Françoise Gehring pour le SEV et Gianni Frizzo pour l'association «Giù le mani») et la commission du personnel ont formulé leurs critiques surtout sur la manière de communiquer. Des questions ont été posées sur la prise en charge des travailleurs et la communication des cas entre les CFF et la SUVA. L'inclusion des collaborateurs dans le programme de prévention contre l'amiante et le choix des critères présentent des zones d'ombre selon les syndicats et il est nécessaire d'y faire la lumière. Pourquoi fait-on des différences entre des personnes qui ont travaillé dans les mêmes services? Pourquoi tous les pensionnés n'ont-ils pas été contactés? Et qu'en

est-il des personnes externes qui ont aussi été en contact avec l'amiante? Beaucoup de questions restent sans réponse mais au moins les discussions ont été constructives. Les syndicats demandent la même collaboration avec les CFF. En particulier, les représentants des travailleurs demandent de recevoir une liste à jour des personnes définies comme étant à risque, ayant été en contact avec l'amiante. Entretemps ce sont 40 travailleurs, qui ne figuraient pas dans la première liste, qui se sont annoncés à la CoPe et à l'office de sécurité des ateliers de Bellinzone. On a demandé aussi une liste complète des composants techniques et des produits qui pourraient contenir de l'amiante et qui sont utilisés aux ateliers. La grande préoccupation de Matteo Pronzini est que le nombre de personnes possiblement concernées pourrait être beaucoup plus élevé. Ivan Cozzaglio insiste pour que «rien ne soit lâché dans ce dossier». Et Pascal Fiscalini d'ajouter: «Pour garantir la transparence et la sécurité.»

## Les CFF rassurent

Les CFF assurent dans un communiqué que la sécurité du personnel est une priorité absolue et qu'ils respectent les standards de sécurité édictés par la SUVA. La situation est observée de près aux ateliers de Bellinzone. Un contrôle a été réalisé le 3 septembre. Aucun problème n'a été constaté.



**100 ans jubilé:**  
30 novembre 2019, Bierhübeli Berne  
**Annonce-toi: [www.sev-online.ch/fete](http://www.sev-online.ch/fete)**

Délai d'inscription: 10 novembre 2019

Nous te proposons un programme varié. Tu pourras également participer à des rondes de discussion et parcourir notre exposition intitulée «Un regard vers l'avenir».





## ANGLE DROIT

# Qui doit payer les frais dentaires?



Team d'assistance judiciaire professionnelle du SEV

Le team d'assistance judiciaire professionnelle du SEV reçoit un courrier d'Erika. Dans le formulaire de demande d'assistance judiciaire qu'elle envoie, elle explique qu'en buvant au goulot d'une bouteille en verre, elle s'est cassé une incisive. Elle a tout de suite annoncé le cas à son assurance-accidents. La décision fut négative. Selon l'assurance il ne s'agirait pas d'un accident. Erika aimerait savoir si l'assurance-accidents a le droit de refuser la prise en charge des coûts.

L'assurance-accidents est obligée de prendre en charge des frais dentaires si les dégâts résultent d'un accident. Le terme d'accident est un terme juridique défini par la loi fédérale. L'assureur est tenu de verser une prestation seulement lorsque tous les éléments qui définissent un accident sont réunis. Selon la loi, «est réputée accident toute atteinte dommageable, soudaine et involontaire, portée au corps humain par une cause extérieure extraordinaire qui compromet la santé physique, mentale ou psychique ou qui entraîne la mort.»

En cas de dommage au niveau de la dentition, la notion de cause extérieure extraordinaire peut porter à confusion. Bien souvent on peut se poser la question: «Quelle cause extérieure est véritablement extraordinaire?» Car les dents sont régulièrement exposées à des influences extérieures qui n'ont rien d'inhabituel et qui sont même tout à fait intentionnelles. Si une dent ne supporte pas un traitement qu'on lui inflige, il n'y a pas d'accident proprement dit dans le sens de la loi, et l'assurance peut refuser ses prestations.

Erika a annoncé à l'assurance-accidents qu'en buvant au goulot d'une bouteille en verre, son incisive s'est cassée et qu'un morceau de dent est tombé. Le facteur extérieur

est en l'occurrence le fait de boire à la bouteille. Il faut maintenant juger si cette manière de boire peut être qualifiée d'extraordinaire. Il semble évident que le fait de porter une bouteille en verre à sa bouche est un fait courant et ne représente pas une action extraordinaire. Mais qu'en est-il par exemple si on s'était tapé la dent sans le faire exprès en portant la bouteille à sa bouche?

D'après la jurisprudence, le fait de se taper une dent avec une bouteille en verre en buvant ne représente pas un acte extraordinaire, même si le coup est porté avec violence. Il s'agit d'un acte courant qui peut se produire fréquemment. Selon les Tribunaux des assurances, le fait de porter un coup dans une incisive peut être qualifié d'extraordinaire uniquement lorsqu'un élément supplémentaire intervient au moment où l'on boit à la bouteille, comme par exemple un faux pas, quelqu'un qui nous pousse ou le fait de glisser, ce qui modifie la manière d'accomplir le geste habituel.

Si l'on reprend le cas d'Erika, cette dernière n'a pas été victime d'un élément supplémentaire sortant de l'ordinaire lorsqu'elle a bu. Ainsi dans son cas il s'agit d'un acte courant et ordinaire. Ceci même si le coup a été porté avec une certaine violence. Ce qui ne fut pas habituel, c'est la conséquence du coup porté. Mais comme le caractère extraordinaire ne s'applique qu'au facteur extérieur selon la définition de la loi et non pas à sa conséquence, il n'y a pas lieu de reconnaître un accident et l'assurance n'est pas tenue de verser des prestations. L'assurance-accidents peut ainsi refuser toute entrée en matière.

L'appréciation juridique d'un tel cas est sans appel. Mais on peut tout de même se demander si la différenciation prévue par la loi entre les facteurs extérieurs ordinaires et extraordinaires est justifiée, resp. si tout ceci est vraiment sensé.

## 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 26.10. 2018

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.–

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

Pré-press: AZ Verlagsservice AG, Aarau;

www.chmedia.ch

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

Le prochain journal paraîtra le 7 novembre.

Le délai pour les annonces est fixé au 28 octobre 2019 à midi, celui de l'agenda au jeudi 31 octobre à 10h.

## ETF

# Tuti et 9 femmes secouent le monde des cheminots



A côté de Giorgio Tuti de g. à d. : Marie Poinsel (France), Michaela Nemeckova (Belgique), Plamena Kolev Zhelyazkova (Bulgarie), Maria Cristina Marzola (Italie), Isabell Gwenger (Autriche), Jolanta Skalska (D), Sabine Trier (Belgique), Katarina Mindum (Croatie), Michelle Rodgers (GB).

Jonas Komposch, « Work »

**Giorgio Tuti, président du SEV, est également le plus haut syndicaliste ferroviaire de l'UE. Avec 9 collègues, il a élaboré un plan d'égalité bien pensé.**

Giorgio Tuti veut prendre les devants, raison pour laquelle il se rend à Bruxelles. Mais pas tout seul. Neuf femmes accompagnent le syndicaliste des cheminots le plus haut placé de Suisse et de l'UE. Toutes sont des syndicalistes du rail aguerries venant d'Italie, d'Angleterre, d'Allemagne, de Croatie, de France, de Bulgarie et d'Autriche. Tuti, le coq dans le poulailler? Oui, mais les raisons de cet entourage féminin sont hautement politiques. Après tout, les employés de chemins de fer de sexe féminin sont une rareté dans toute l'Europe (moins de 20% de la main-d'œuvre). Aussi aux CFF puisque seuls 2,8% des conducteurs de véhicules moteurs aux CFF sont des femmes. Cela ne représente même pas 100 mécaniciennes de locomotive. Les chiffres globaux aux CFF sont à peine mieux: seuls 17,3% du personnel sont des femmes – tendance vers le haut, mais seulement d'un maigre deux pour mille par année. Cette lenteur en matière d'égalité irrite Giorgio Tuti depuis longtemps. Pour lui, cela ne peut pas continuer ainsi. Ce qu'approuvent d'ailleurs aussi les 700 000 membres de la section rail de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Section que préside depuis deux ans le Suisse Tuti. La tâche lui avait alors été donnée de constituer une délégation de négociations. Et, pour lui, une chose avait été claire dès le début. « Pour ces négociations, je ne vais m'entourer que de personnes directement concernées, donc exclusivement de femmes ». Chose dite, chose faite: il et elles veulent maintenant faire bouger les choses dans le bastion masculin qu'est le rail. Avec beaucoup de motivation.

## Une colère allemande

La mission de la délégation de Tuti est d'arracher un contrat contraignant à la Communauté européenne du rail (CER). Ce serait une percée car la dernière fois que la CER a concédé un tel contrat remonte à 15 ans. Et, avec un accord, les entreprises ferroviaires s'engageraient. Par exemple pour des mesures concrètes pour la promotion des femmes, pour l'égalité salariale ou encore pour un système de quotas. Selon Tuti, des mesures qui auraient dû être prises il y a bien longtemps. Les discussions qui ont eu lieu avec les entreprises n'ont apporté que des recommandations non contraignantes et un tas de matériel

statistique. Tuti en est persuadé, « cela n'amène pas une femme de plus dans les TP ». Lors d'une de ces tables rondes organisées avec les entreprises, un collègue allemand en a eu assez. « Il a soudain tapé du poing sur la table », se remémore Tuti, « ajoutant : « On connaît ces chiffres déprimants. Il faut maintenant agir concrètement ! ». Et cela a eu de l'effet ». Les entreprises ferroviaires ont accepté la création d'une taskforce et ont délégué cinq chefs et trois cheffes dans la délégation de négociations. C'est à elle que fait face maintenant la délégation féminine de Tuti. Avec un atout dans sa manche.

## Grave pénurie de personnel

Toutes les entreprises ferroviaires européennes ont le même problème: la génération du baby-boom part à la retraite, l'heure est à la numérisation et la conscience écologique va entraîner une augmentation du trafic ferroviaire. Les entreprises du rail vont donc bientôt avoir besoin de beaucoup plus de personnel qualifié. Prenons l'exemple des CFF: ils devront dans les prochains 4 à 6 ans remplacer près d'un tiers de leur personnel. Mais on ne trouve pas comme ça, d'un coup, des mécaniciens de locomotive sur le marché du travail. C'est le constat qu'a fait la Deutsche Bahn. L'année dernière, elle a voulu recruter 19 000 nouveaux employés, ce qu'elle n'a, et de loin, pas pu. C'est ce que devraient aussi commencer à comprendre les entreprises. Pour Tuti, le moment est venu! En effet, les entreprises ferroviaires n'ont plus guère le choix. Elles doivent se rendre attractives; elles doivent proposer, surtout aux femmes, des modèles de travail à temps partiel, créer un climat propice à l'égalité et offrir au personnel féminin des chances de faire carrière.

En matière d'exemple de politique des genres progressiste, les patrons du rail ne doivent pas chercher loin avec la délégation de négociations syndicale. La syndicaliste autrichienne Isabell Gwenger est optimiste: « Nous sommes motivées et bien préparées. Avec Giorgio, pour plus de femmes dans les entreprises ferroviaires ! » Les négociations ont commencé le 16 octobre.

## Sondage ETF

Une enquête a été élaborée pour savoir ce qui rendrait le travail plus attrayant pour les femmes.



A remplir par les femmes SEV  
[https://www.surveymonkey.com/r/WDDW19\\_FR](https://www.surveymonkey.com/r/WDDW19_FR)



## COMITÉ CENTRAL TS

# Sous-effectifs marqués

TS

**Le comité central (CC) s'est rencontré le 30 septembre 2019 à Hiltterfingen au bord du lac de Thoune pour sa séance d'automne de 2 jours.**

Divers thèmes importants ont été abordés.

## Sous-effectifs

Nous avons reçu des feedbacks des régions concernant des sous-effectifs avérés dans certains lieux ou des endroits où les ressources en personnel ne sont pas utilisées de manière optimale. Ce n'est pas pour rien que nous avons dans l'unité d'affaires Entretien des véhicules un effectif de plus de 300 employés temporaires. De plus la situation est tendue dans les ressources des véhicules. Si le Duplex TGL n'est pas mis en circulation au changement d'horaire comme prévu, la flotte de véhicules existante sera sur-utilisée à l'avenir encore. Ceci ne facilitera pas la planification de l'entretien de la flotte.

Nous avons pris connaissance avec plaisir que l'introduction du nouveau train du Gothard «Giruno» sur le site de Bâle créera 34 postes supplémentaires. Au Tessin, suite à l'échec des votations sur «Giù le mani dalle officine», la frustration est très grande car maintenant le nouveau site devra compter avec des postes en moins, ce qui concernera environ 200 collaboratrices et collaborateurs.

## Préparation des trains Cargo

Notre orateur Markus Bammatter, chef compétence et qualification chez CFF Cargo, nous a présenté le nouveau concept de préparation des trains de CFF Cargo. Selon les prescriptions suisses sur la circulation des trains, les examens techniques des trains doivent être faits sur chaque véhicule au moins une fois par jour et pour les wagons marchandises, encore après modification du chargement. La procédure

avant la manoeuvre est définie lors de la prise en charge des véhicules et les examens techniques et opérationnels des trains se concentrent sur la sécurité et la capacité du train à fonctionner. Par le passé, les audits annuels et les résultats des contrôles opérationnels de l'autorité de surveillance (OFT) et du rapport trimestriel de l'Infrastructure ont montré que CFF Cargo n'avait pas illustré clairement la préparation des trains au niveau du processus et de l'organisation. En outre, les contrôles ont montré que la justification comportait des lacunes. Si l'on considère que les contrôles doivent être effectués là où ils sont nécessaires selon le processus, il faut réviser le concept des contrôleurs techniques Cargo (TKC) qui date de 2013.

Les examens étaient jusqu'ici définis selon le site et maintenant on différencie les mouvements de manoeuvre de la circulation des trains. Selon les prescriptions des PCT, avant chaque mouvement de manoeuvre il faut que le chef de manoeuvre procède à la prise en charge du véhicule. Avant d'enta-mer la circulation d'un train, il faut réaliser un examen technique et opérationnel du train selon les PCT. Ainsi le nouveau concept de préparation des trains se concentre sur les trois actions principales: prise en charge des véhicules, examen technique du train et examen opérationnel du train. Les trois actions se concentrent sur la détection d'irrégularités, sur la justification systématique des contrôles effectués, et sur la documentation par un outil de travail mobile.

Le module de formation sur la préparation des trains CFF Cargo se concentre sur les activités suivantes:

- Autorisation de faire l'essai des freins
- Marchandises dangereuses CFF Cargo
- Prise des véhicules
- Examineur opérationnel des trains (ART)

sonnel qualifié allait s'en aller. Maintenant ils cherchent d'urgence du personnel, avec des moyens quelque peu inhabituels: si des employés CFF recrutent avec succès de nouveaux collaborateurs externes, ils reçoivent une prime de 2500 fr.

L'affiche qui faisait de la pub pour l'app CFF avec ce slogan - «Pas besoin de travailler aux CFF pour prendre le bon billet» - n'a pas été appréciée par nombre de conseillers et conseillères à la clientèle car elle s'attaquait à leurs compétences professionnelles et leur travail. Une délégation du SEV a donc remis le 24 juillet à Berne au chef du service Distribution, services et commercialisation (VSV) de la division Voyageurs des CFF, Alberto Bottini, la résolution du congrès. «Je suis désolé», a répondu Alberto Bottini, et de préciser: «Le conseil à la clientèle est très important. Nous ne pourrions jamais solutionner les cas complexes avec seulement une app.»

Dévalorisation du profil profession-

• Examineur des chargements des wagons

• Contrôleur technique Cargo

Le CC TS remercie Markus Bammatter pour son exposé détaillé. Nous prenons connaissance avec satisfaction du fait que les collaborateurs déjà formés seront indemnisés par une prime supplémen-taire. Dès que les nouveaux profils professionnels seront élaborés, les plages salariales seront aussi adaptées.

## Elections générales à la CoPe

Les élections générales se sont déroulées jusqu'au 20 octobre dans les commissions du personnel à tous les niveaux et dans toutes les divisions, sauf à l'Infrastructure. L'entrée en fonction est prévue au 1er janvier 2020. Malheureusement nous devons prendre connaissance du fait que le processus des élections était très mal structuré et ne s'est pas déroulé de manière optimale. Peut-être est-ce à cause de l'outil électronique de candidature qui n'est pas au point?

## Elections

Notre président central Claude Meier va débiter son nouvel emploi de secrétaire syndical SEV au 1er novembre 2019 au secrétariat régional de St-Gall. Pour cette raison, lors de cette séance CC Sandro Kälin (vice-président central TS) a été élu à l'unanimité en tant que président central TS ad intérim.

Avec cette rocade, nous recherchons des candidat-e-s pour reprendre la fonction de vice-président central. Les intéressé-e-s sont priés de s'annoncer à la commission centrale. Nous remercions Claude Meier pour le travail accompli dans la sous-fédération TS et lui souhaitons beaucoup de plaisir et plein succès dans sa nouvelle fonction. Nous prendrons congé de lui en bonne et due forme lors de la prochaine assemblée des délégués 2020.

Notre responsable du recrutement Sandro Kälin a présenté au CC le bilan de recrutement de 2019. Au total les régions TS ont recruté 71 nouveaux membres. La sous-fédération arrive ainsi à un effectif de 2229 membres. Claude Meier nous a aussi montré l'évolution démographique de la sous-fédération. Dans les deux prochaines années, au vu des modèles d'avenir, la sous-fédération pourrait perdre dans le pire des cas env. 300 membres. Cela signifie que durant les deux années à venir, les départs en retraite devront être pris en compte pour fixer les objectifs de recrutement car il faudra essayer de les compenser.

onnel de conseillers et conseillères à la clientèle: comme la branche P le craignait, dorénavant chez P-VSV-BEV il n'y aura plus d'apprenants employés de commerce en transports publics (TP) mais dans le commerce de détail en TP. La branche P craint que cette décision ait un impact sur l'évaluation de la fonction.

Nouvel échec de la communication: à Lyss, la vente passe au BLS. Le personnel concerné l'a appris par la presse! Dans cette situation tendue, la branche P critique le manque d'empathie de la direction et des RH de la Vente envers le personnel.

Papier stratégique sur l'avenir de la vente: dans le journal SEV No 12, il est question en détail du rapport de Benoît Gaillard sur le futur de la vente. La tendance est principalement en faveur des chemins de fer privés qui ont d'ailleurs donné l'impulsion pour ce rapport. Nous devons nous interroger sur la direction à choisir pour les prochaines étapes.

## JEUNESSE SEV

# Journée curling réussie



**Anthony Reymond** Ce fut une belle découverte d'un sport encore peu médiatisé, mais fort techniquement et mentalement. Une épreuve physique, car lors des 8 manches d'un match les joueurs peuvent balayer jusqu'à 1000 mètres de piste! Nul doute que, dans la joie et la bonne humeur, les huit participants n'ont pas eu de peine à se réchauffer, malgré le froid de la patinoire. Ils ont pris un plaisir fou en se défiant lors d'un match à sensations! Le résultat de ce match a ensuite été largement discuté au-

tour d'une bonne fondue, un régal que l'on ne devait pas rater. La suite de la sortie s'est terminée librement dans la vieille ville de Neuchâtel.

Une journée mémorable possible grâce à la Jeunesse SEV! Alors n'hésite pas, inscris-toi sans plus tarder au prochain événement.

Toutes les infos sur [sev-young.ch](http://sev-young.ch)

## TRANSN

# CCT sous toit

**Yves Sancey** Le 24 avril dernier, l'assemblée générale SEV des sections TPCV-TN-TRNrail a accepté à l'unanimité le résultat des négociations du renouvellement de la CCT TransN (Transports publics neuchâtelois). Le Conseil d'administration l'a acceptée le 27 septembre. La CCT, dont la signature officielle est attendue ces prochains jours, entre en vigueur avec un effet rétroactif au 1er janvier 2019. Elle comporte un certain nombre de précisions en faveur des travailleurs.

«Nous sommes contents de ces améliorations, en particulier celles qui concernent le temps de travail et le respect du temps libre», souligne Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge du dossier. «Si nous avons obtenu ce résultat positif, c'est parce qu'il y a des échanges réguliers entre la direction et les représentants du personnel qui ont créé une atmosphère de confiance et d'écoute.» Voici les points forts.

**Amplitude:** 90% des tours de service auront une amplitude maximale de 11 heures. Concernant la moyenne théorique journalière annuelle, TransN s'est engagée à ce qu'elle soit de 480 minutes au minimum. On se rapproche donc de l'idéal de la semaine de 5 jours.

**Travail de nuit:** L'annexe 4 précise que dorénavant lorsqu'une modification intervient moins de 36 heures avant le premier jour d'affectation de nuit, il faut porter en compte, malgré la suppression, le temps qui était prévu ainsi que les indemnités. Nette amélioration.

**Personnel hors rotations:** Des réserves (matin, milieu, soir et nuit) définissent mieux les moments dans la journée où il est susceptible de travailler, permettant de mieux organiser sa vie privée.

**Temps partiel:** Il est maintenant mentionner (art. 18) que tout contrat à temps partiel devra préciser le taux d'occupation ainsi que le mode d'application, c'est-à-dire en jours libres supplémentaires en bloc ou journées plus courtes, d'entente avec le collaborateur.

**Violation des obligations:** Pour éviter que les collègues soient convoqués sans savoir pourquoi, l'employeur à l'obligation (art. 39) d'informer de manière très claire le collaborateur quant au sujet de la discussion; celui-ci pourra donc se préparer et demander à être accompagné par le syndicat.

**Retrait du permis de conduire:** Une autre avancée est visible à l'article 75. Si un conducteur de bus commet une erreur dans le cadre de sa vie privée, il risque souvent une double punition avec une perte potentielle de son emploi. La CCT a introduit l'idée que, pendant le temps du retrait, le conducteur peut voir son solde de temps de travail être en négatif quelques semaines, sans pertes salariales. Le rattrapage pourra s'effectuer sur une durée de deux ans ou plus.

«Le SEV veillera toutefois au grain afin que ces améliorations soient respectées. Si ce n'est pas le cas, contactez vos représentants», invite Etique.

## BRANCHE VOYAGEURS

# Valoriser la vente?

**AS, Branche Voyageurs** Lors de la séance du 10 octobre, la branche P a relevé que les critiques du SEV ont porté leurs fruits: l'Office fédéral des transports a revu sa stratégie sur les transports publics. C'est ce que le SEV demandait depuis longtemps. Effectifs réduits chez TCC: suite à des résiliations, TCC (Trafic Control Center) manque de personnel. On a demandé à des collaborateurs et collaboratrices d'aller travailler à Olten au lieu de Zurich et Berne, ce qui a entraîné des démissions. Le SEV avait déjà mis en garde à plusieurs reprises que du per-





## Sections

**26.10**

### Travaux Arc Jurassien

L'Assemblée d'automne se tiendra au Hôtel-Restaurant de La Petite Gilberte à Courgenay dès 10h.

Une assiette conclura l'assemblée. Venez nombreux. Les membres non syndiqués sont les bienvenus.

*Le comité de section.*

**5.11**

### VPT Lac Léman

Nous vous convoquons pour l'AG de la VPT-Lac Léman qui aura lieu le mardi 5 novembre à 16h15 au chantier naval. Les thèmes principaux seront: débriefing tours de services, CCT et informations sur les divers projets de la CGN. L'assemblée sera suivie d'un apéritif. Venez nombreux!

**7.11**

### PV Valais

Assemblée d'automne au Restaurant River Side à Brigue: le comité s'est donné de la peine de donner un cadre intéressant et vivant à cette occasion. 10.15-11.30. Assemblée dans le local à côté de la réception. 11.45-12.20 Apéritif proche de la maquette de trains miniatures. 12.30-14.00 Repas: Tortellini Ricotta à la crème de fines herbes, Emincé maison, sauce aux champignons à la crème, Rösti et épinards, Strudel aux pommes, sauce vanille. Par personne ½ Lt. de vin rouge, eau minérale et 1 café. Le tout au prix de Frs. 35.00 par personne. Nous espérons une bonne participation et nous réjouissons d'accueillir beaucoup de membres de notre section. Détails sur [www.sev-pv.ch/wallis-valais](http://www.sev-pv.ch/wallis-valais). Inscriptions chez Walti Schmid, [wal.schmid@bluewin.ch](mailto:wal.schmid@bluewin.ch)

(079 872 38 37). Délai d'inscription fixé au 4 novembre. *Votre comité*

**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](mailto:ouest@as-online.ch) ou par sms/tél: 079/172.39.31

**13.11**

### VPT Lac Léman, retraités

Les retraités de la CGN repartent à la chasse cet automne et vont se retrouver comme chaque année pour célébrer la fin de la saison 2019 en prenant un bon repas en commun comme le veut la tradition. Nous allons retourner à la chasse le mercredi 13 novembre prochain au restaurant «Fleur de Lys» à Prilly pour deux raisons: Le groupement a toujours apprécié l'accueil très convivial de ce restaurant et la qualité exceptionnelle de ses plats ayant «la chasse» pour thème. Le Comité et le groupement ont souhaité à l'unanimité faire découvrir ce restaurant à sa nouvelle présidente, Brigitte Rohr, élue en mars dernier.

A noter que l'Assemblée générale VPT Lac Léman se tient cette année le mardi 5 novembre 2019 à bord de notre bateau à vapeur «La Suisse» avant de conclure l'année en beauté par l'Arbre de Noël.

*Marc de Monès, secrétaire du Groupement.*

**20.11**

### PV Fribourg

L'assemblée d'automne se tient le mercredi 20 novembre à 10h15 à l'Auberge de la Gare de Grolley (Arrivée du train de Fribourg: 9h57; et celui de Payerne: 10h). Ordre du jour: Salu-

tations de bienvenue, PV de l'AG du 18 mars 2019 à Fribourg, Mutations, Budget 2020, Remise des diplômes et souvenirs, Indemnités du comité, Fonds BCF, Site Internet, Communications et divers.

A l'issue de l'ordre du jour, Giorgio Tuti, président du SEV, nous entretiendra de l'actualité et des tâches principalement orientées retraités de notre syndicat.

12h15 repas de midi avec, au menu, crème de courge, filets de porc à la graine de moutarde, pommes country et légumes, parfait glacé de saison. Le repas, les eaux minérales sur les tables et les cafés sont pris en charge par la caisse de la section. Le vin et les autres boissons sont à payer directement au personnel du restaurant.

Veuillez annoncer votre présence, avec votre conjoint-e au secrétaire, par e-mail: [jscherz@bluewin.ch](mailto:jscherz@bluewin.ch) ou SMS ou tél au no 079 252 02 51. Dernier délai: 10 novembre 12h.

Au plaisir de vous accueillir à Grolley.

*Le comité*

**21.11**

### ZPV

L'assemblée régionale ZPV ouest aura lieu dès 10:15 au ABZ Spiez, Schachenstrasse 43, 3700 Spiez. Dès 9:30 café-croissants, offerts par la section ZPV Interlaken. Tous les membres ZPV, des apprentis aux retraités, sont les bienvenus. Pour s'inscrire au repas, merci de remplir les listes dans les dépôts. Plus d'infos sur [www.zpv-interlaken.ch](http://www.zpv-interlaken.ch).

## Jeunesse

**14/15.11**

Retraite de la commission de jeunesse SEV au Seminarhotel Flora Alpina de Vitznau. La commission de jeunesse SEV est en train de préparer le programme pour 2020. Aimerais-tu en discuter avec nous?

Alors viens à notre retraite **les 14 et 15 novembre** et façonne avec nous la jeunesse SEV de demain. Nous aurons beaucoup de plaisir à te voir! Si tu participes à nos séances, tu as droit à un congé-jeunesse ou à un chèque-congé. Nous pouvons t'aider!

La journée de la manoeuvre 2020 se déroulera le 18 avril à Olten. La plupart des présidents se sont exprimés en faveur d'une telle journée en 2020. Dans les sections les gens réclament à cause des constants sous-effectifs qui sont un problème récurrent. Les comptes de temps explosent et le danger de faire des burnouts augmente. L'incompréhension règne concernant la manière dont la répartition continue d'accepter du travail malgré le manque de personnel, sans d'abord examiner s'il sera possible de le faire. La journée Clean 2020 se déroulera le 18 janvier à Olten. Le comité SEV a décidé que les bons Reka issus de la vente de l'hôtel Brenscino seront répartis entre l'offre de prestations du SEV et les sous-fédérations.

Le délai d'inscription pour la fête de clôture du centenaire qui se déroulera le 30 novembre au Bierhübli à Berne est fixé au 10 novembre. Inscrivez-vous! Lors du congrès SEV, les délégués demandaient une participation aux bénéfices pour le personnel CFF. Ce dernier recevra 800 francs ou deux jours de vacances ou un jour de vacances et 400 francs. Merci SEV!

## COMITÉ CENTRAL ET ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE

# Election pour la succession du secrétaire

**Otto Huser/trad. Serge Anet** A l'ordre du jour de cette séance de deux jours, on trouvait: le nouveau règlement de gestion PV, la nouvelle page internet, le budget 2020, les 100 ans de la PV SEV sur le Lac de Thoune, «Quo vadis PV?», l'élection d'un nouveau secrétaire central, divers hommages et bien sûr les thèmes syndicaux habituels.

Le président central Roland Schwager avait orchestré ces deux jours avec minutie et précision. Les délégués avaient reçu une excellente documentation pour se préparer.

Le nouveau règlement de gestion a été adopté à l'unanimité, avec quelques amendements mineurs. Il entrera en vigueur le 01.01.2020 et remplacera le document actuel de 2011. La nouvelle page internet a été mise en ligne. Albert Brunner, notre webmaître durant 17 ans, a puissamment aidé lors de cette opération; il a bénéficié de la collaboration de la centrale SEV.

2020 verra revenir une sortie des présidents de section pour cultiver la camaraderie et un crédit de CHF 2'000.00 a été accordé à cet effet. Le budget de l'année prochaine a été adopté avec quelques corrections.

La Fête des 100 ans de la PV a été l'apothéose de l'année. Elle a eu pour théâtre le bateau «Oberland» sur le Lac de Thoune. 270 invités ont pris part à cette manifestation de reconnaissance. La presse syndicale en a rendu compte. Chaque membre PV (env 13 000) a reçu un écu en chocolat et une brochure relatant ces 100 ans de lutte pour les droits des pensionné-e-s.

C'est sous le titre de «Quo vadis PV?» que quatre groupes de travail ont cherché les réponses aux questions suivantes: «Quel avenir pour la PV et comment devrait-elle évoluer?» – «Comment attirer les



**Rolf Deller, président PV Basel (debout) et les deux partants Josef Bühler et Frédy Imhof.**



**Otto Huser, secrétaire central PV-SEV et Alex Bringolf (à gauche).**

jeunes pensionné-e-s et comment les intégrer?» – «Qu'offrons-nous à nos membres, en particulier aux nouveaux pensionné-e-s?»

Après huit ans d'apostolat, Otto Huser a décidé de remettre son poste de secrétaire central PV-SEV à des forces plus jeunes et a annoncé son départ pour le 31.12.2019. Alex Bringolf, né le 18.04.1958, ancien membre de la Commission centrale AS et Rolf Deller, né le 04.03.1949, président de section de la PV Bâle et membre du Comité central PV, avaient fait acte de candidature. Ils se sont présentés en plénum et les délégués ont pu leur poser des questions. Le vote au bulletin secret a été demandé. Alex Bringolf a été élu au premier tour avec une nette majorité. C'est avec une émotion visible qu'il a accepté son élection et le défi qui l'attend. La PV Argovie sera sa section.

Emile Lachat, président PV Jura, a été élu délégué FARES pour remplacer Otto Huser. Nous avons pris congé de membres très méritants: Eugen Bammert (4 ans de CG-PV), Albert Brunner (17 ans de webmaître PV), Josef Bühler (membre du CSA depuis 2013 et président du groupe de travail Sécurité sociale) et Frédy Imhof (17 ans de traductions simultanées). Roland Schwager a fait leur éloge et leur a dit notre chaleureux MERCI.

C'est avec des remerciements à tous les participant-e-s pour leur engagement et pour les discussions vivantes que Roland Schwager a mis un terme à la séance; il a dit un merci spécial au traducteur. Le mérite d'une organisation parfaite revient à Egon Minikus, félicité comme il se doit.

C'est par le présent compte-rendu que je prends congé de mes lectrices et lecteurs du Journal SEV, après 8 ans de collaboration. Je vous dis: «Prenez soin de la sous-fédération des pensionné-e-s SEV à laquelle je reste fidèle! Auf Wiedersehen, au revoir, arrivederci!»

**Joye Gérard;** 1932; conducteur de tracteur sur rail, Lausanne, PV Vaud.

**Lavanchy Béatrice;** 1933; veuve de Roland, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

**Magnin Marie-Rose;** 1931; veuve de Roger, St-Maurice, PV Valais.

**Menetrey Elise;** 1926; veuve de Paul, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

**Nikolic Olivera;** 1961; chauffeur, Lausanne, VPT TL.

**Ruchti André;** 1955; monteur spécialisé, Chexbres, BAU Arc lémanique.

**Staub Charles;** 1926; employé de la SNLB, Nidau, VPT Seeland.

**Tripet Monique;** 1937; veuve de William, La Tour-de-Peilz, PV Neuchâtel.

**Vionnet Melitta;** 1925; veuve de Félix, Crissier, PV Vaud.

**Von Büren Hans;** 1950; mécanicien Bienne, PV Biel-Bienne.

## DÉCÈS

**Beutler Rosmarie;** 1932; veuve de Pierre, Berne, PV Bern.

**Blanc Elisabeth;** 1933; veuve de Albert, Lyss, PV Biel-Bienne.

**Carrard Gérard;** 1934; contremaitre, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

**Chuard Pierre;** 1935; monteur de voies, Cousset, PV Fribourg.

**Court Marcel;** 1928; empl. bureau pens, Hermenches, VPT TL.

**Dessibourg André;** 1947; logisticien, Genève, PV Genève.

**Donnez Hugues;** 1970; chauffeur, conducteur de bus, Morez, VPT NStCM-TPN-Téléddole.

# Agenda 15/19

RPV

## Sous-effectifs criards

**RPV** Le président central Hanspeter Eggenberger a salué les présidents de section et les membres du comité central venus le 7 octobre à la conférence de deux jours à Bönigen. L'invité était le secrétaire syndical SEV Christoph Geissbühler qui a parlé du thème «Technique de présentation, rhétorique, médias et apparence».

**Entreprise:** Afin que le badge ou clip CFF reste à un haut niveau technologique, il a besoin d'une mise à jour. Ceci permettra à tout le monde d'entrer dans tous les bâtiments autorisés. Pour cela des stations de mise à jour sont à disposition dans divers lieux.

**Cargo:** Les tâches actuelles des ORS, de la planification RCP fabrique et de la planification des engagements incluant aussi les engagements RCP et LPC doivent être réunies dans la surface à la mi 2020

et migrer dans les lieux de service des teams. L'examen des points de desserte qui doit se terminer en septembre 2019 est en cours d'application, il y a eu quelques changements, 59 points de desserte vont être fermés. Il a été parfois possible de trouver d'autres solutions avec des trains complets ou des transferts de transports dans d'autres points de desserte.

**Trafic voyageurs:** Le projet WEP est en cours d'application et cause des grincements de dents. Le personnel est appâté par 80 francs d'indemnité pour travailler durant leurs jours libres afin que l'exploitation puisse être assurée normalement. L'allocation pour travaux pénibles pour les employé-e-s Clean est maintenue et continuera d'être versée. Concernant la décision 25 il y a eu une conclusion le 1er octobre (voir page 2).



## LE COMMERCE DES CONTREFAÇONS DANS LE SECTEUR AGROCHIMIQUES

# Ne pas se fier aux apparences



de Angelo Mastrandrea

A 5h30 du matin, l'heure d'ouverture du distributeur de fruits et légumes de Fondi dans le Latium en Italie, les camions font la queue devant l'entrée pour décharger les marchandises fraîchement récoltées et d'autres se pressent pour les acheminer dans les supermarchés de toute l'Europe. Le Marché de Fondi est le plus grand centre de récolte et de tri de produits de la terre d'Italie et fonctionne comme une bourse aux marchandises. Les premiers arrivés auront le meilleur prix qui peut doubler parfois, voire tripler lorsqu'il s'agit de primeurs. Les fruits et légumes doivent tous se ressembler, avoir bonne allure et correspondre aux dimensions prédéfinies. Sans pesticides, stimulateurs de croissance ou autres substances chimiques, parfois interdites ou contrefaites, il est donc difficile d'être compétitif.

B., un employé dans une des 6000 entreprises agricoles de l'Agro Pontino, me le signale et pour me convaincre du bien-fondé de ses accusations, il me fait assister en cachette à un «traitement», comme ils l'appellent

dans le jargon. Et il me montre quelques flacons... Le premier contient du Afalon, un herbicide interdit par le Ministère de la santé depuis le 3 juin 2017. Un autre du Cycocel, un régulateur de croissance pour le blé tendre, le seigle, l'avoine et l'orge qui, si on lit le mode d'emploi, apporte par une transformation génétique «une croissance moins grande des chaumes et des germes, favorise la formation de plantes plus résistantes aux attaques de l'environnement et aux parasites, et augmente la productivité de la culture». Produit par BASF, ce régulateur a été interdit en Italie en 2012. Le troisième flacon contient un stimulant pour les semences de fruits et légumes qui, pour sa part, est légal. Le dernier porte l'inscription Adrop, un régulateur de croissance végétale en poudre qui avance la floraison et l'arrivée à maturité des pommes, des poires, des pêches, des fraises, des olives, des tomates, des courgettes, des poivrons, des aubergines et des plantes d'ornement... il est interdit depuis 2009! Le producteur, l'entreprise Gobbi, prétend que le produit n'est plus commercialisé et qu'il s'agit d'une contrefaçon. «On trouve de tout ici, des produits de croissance non autorisés en Italie ou révoqués par le Minis-

tère, des contrefaçons, des fortifiants naturels auxquels on a ajouté des substances illicites, explique le capitaine Felice Egidio, qui dirige la section régionale de la brigade anti-contrefaçons des carabinieri. Le phénomène le plus répandu est l'importation illégale de formules chimiques de la Chine comme le forchlorfenuron et le cyanamide hydrogène, qui arrivent dans les ports de Naples et de Gioia Tauro sous un autre nom. En général ce sont des produits interdits. Le premier est le principe actif du Sitofex, un régulateur autorisé qui augmente et uniformise la dimension des kiwis et des oeufs. La société productrice allemande AlzChem a dénoncé au procureur de Latina l'utilisation d'un produit falsifié fabriqué dans des laboratoires clandestins de la région avec des principes actifs chinois qui n'ont pas été testés, vendu à sept euros le litre contre les onze euros que coûte l'original. C'est ce qu'ont confirmé les enquêteurs qui ont posé les scellés sur le laboratoire clandestin. Le second est le principe actif du Dormex, un stimulateur de croissance végétale interdit dans toute l'Europe depuis 2008 car il est considéré comme étant cancérogène. Dans ce cas également AlzChem a dénoncé la commercialisa-

tion d'une contrefaçon de ce produit. Et enfin il y a l'Imazalil, une substance utilisée pour lustrer la peau des agrumes, acceptée en Italie seulement sur les fruits d'importation comportant l'avertissement «pelure non comestible», importée illégalement.

Le rapport de l'institut Eurispes annonce que ces contrefaçons dans le secteur agrochimique figurent parmi les business les plus lucratifs du crime organisé. En 2018, les infractions pénales en Italie ont augmenté de 58% et, selon l'OCDE, un pesticide sur quatre dans le monde est une contrefaçon. «La raison principale de leur diffusion est que les produits phytopharmaceutiques falsifiés coûtent beaucoup moins cher que les produits officiels, et les prix diminuent encore s'il sont achetés en grande quantité», m'explique Egidio. Parfois cependant, les produits falsifiés ont une plus grande quantité de principe actif que les originaux, ce qui en renforce les effets et donc aussi les dégâts sur l'environnement et la santé. «Ils arrivent la nuit en contrebande de la région de Naples et de Caserte, le patron les achète au noir, il fait son affaire puis brûle les bidons en douce dans la campagne, avec d'autres plastiques, le soir même en profitant du brouillard s'il y

a, ou sinon le lendemain matin très tôt», me confie B. La brigade anti-contrefaçons de Latina me fournit des informations sur les saisies et précise que ce n'est que la pointe de l'iceberg d'un «commerce clandestin beaucoup plus vaste»: en 2018 ils ont saisi 12 631 produits illégaux, et 2 095 durant le premier semestre 2019.

Chaque matin un groupe de chercheurs du laboratoire d'analyses du Marché de Fondi prélève des échantillons de fruits et de légumes pour les analyser. Mais ce sont dix millions de quintaux de fruits et légumes qui passent chaque année par le Marché de Fondi et il est impossible de les contrôler tous. Parfois aussi on utilise un mélange de substances permises sans dépasser les limites. Ainsi les normes sont respectées et les fruits et légumes sont «drogués» de manière tout à fait légale. A midi, les files de camions partent pour les destinations lointaines, la France, l'Allemagne, la Suisse, et pour la Sardaigne. Puis ce sont ceux pour le nord de l'Italie qui s'en vont, et dans l'après-midi les courriers directs pour Rome. L'objectif est le même pour tous: livrer dans les supermarchés avant le matin.

L'ensemble du rapport a été publié dans le journal syndical tessinois «area». Nous en publions ici un extrait.



## PARCOURS MULTIPLES

Omar Cartulano

Il y a plusieurs chemins possibles pour atteindre nos objectifs, sans que l'un d'eux soit meilleur que les autres. Il arrive pourtant que des indications confuses nous mènent dans de sombres ruelles ou dans de désagréables sens

uniques. Dans le brouillard, un bon rire peut être la meilleure des solutions. - Omar Cartulano est un photographe tessinois passionné de voyages, d'histoire et d'anthropologie sociale. [www.ocartu.ch](http://www.ocartu.ch) - Instagram: ocartu



## QUIZ

## Passeras-tu le test?

## 1. Quand se déroule la soirée finale des festivités du 100e du SEV?

- a. Le 30 novembre
- b. Le 10 novembre
- c. Le 23 novembre

## 2. D'après McKinsey, combien d'emplois seront-ils numérisés en Suisse d'ici 2030?

- a. Entre 500 000 et 600 000
- b. Entre 700 000 et 800 000
- c. Entre 1 et 1,2 million

## 3. Combien de signatures la section BAU Tessin a-t-elle réunies en faveur de la reconnaissance salariale des mécaniciens B100?

- a. Plus de 500
- b. Plus de 800
- c. Plus de 1000

## 4. En quelle année notre collègue Vincent Hennin est-il entré aux CJ?

- a. En 1991
- b. En 1981
- c. En 1980

## 5. Combien de personnes ont-elles pris part à la soirée d'information concernant l'amiante aux Officine?

- a. 60
- b. 70
- c. Près de 80

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 30 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° 14: b/a/c/a

Pascal Piccard, Bulle, membre VPT tpf remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 fr.

## SUR LES TRACES DE...

# Vincent Hennin, chef circulation, syndicaliste, député



Vincent Hennin s'engage pour les emplois et les conditions de travail dans son entreprise des CJ.

Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

Il s'en passerait bien, mais la mise au concours des lignes de bus jurassiennes a propulsé Vincent Hennin sur le devant de la scène. Plutôt discret, il est une force tranquille. Son engagement syndical et politique contre le dumping dans les bus l'amène à être en opposition avec «son» ministre.

Les Franches-Montagnes sont magnifiques en octobre, lorsque le soleil les baigne de sa douce lumière automnale. Hélas, lors de notre rencontre à la gare des Chemins de fer du Jura (CJ) de Saignelégier, une brutale baisse des températures et une fine pluie font fuir les plus courageux des touristes, dont les CJ ont besoin.

L'actualité s'impose rapidement: «La mise au concours des lignes de bus dans le Jura court jusqu'au 28 novembre. Si ces lignes échappent aux CJ ou à CarPostal, alors 180 conducteurs et conductrices risquent de perdre leur boulot. S'ils sont réengagés par l'entreprise qui récupère les lignes, alors ils ne conservent leurs conditions actuelles que durant une année. Leur nouvelle entreprise peut après ce délai leur proposer un nouveau contrat avec des salaires jusqu'à 30% inférieurs. Le Jura a fait le choix du dumping social et salarial. Les soumissionnaires sont poussés à baisser leurs coûts s'ils veulent remporter la mise, car le prix de l'offre constitue 45% de la note lors de l'adjudication. Le bus est lancé et on ne sait pas contre quel mur il va s'écraser», image Vincent Hennin.

## Opposé à «son» ministre

Dans ce dossier, il s'oppose au ministre jurassien des Transports qui est pourtant de son parti, le PCSI (Parti chrétien-social indépendant). Ironie de l'histoire, c'est ce même David Eray qui est venu le chercher pour qu'il soit candidat aux élections cantonales. «D'abord, je n'ai pas souhaité m'engager. Il y a 5 ans, j'ai changé d'avis et je suis entré au Parlement voici 4 ans. J'avais clairement affirmé à David Eray que mes valeurs syndicales passaient avant tout, même si cela me mettait en porte-à-faux au sein du parti. Mes collègues, mon entreprise sont mon premier engagement. Et au PCSI je savais que mes valeurs syndicales et de gauche ne passeraient pas chez tous.» Il l'affirme sans hésitation: «Le syndicat fait partie de mon ADN.» De nature calme, il bondit quand on lui sert le cliché de ces syndicats qui ne font que râler et s'opposent à tout. «Je suis un partisan du partenariat social. Les intérêts de mes collègues, je les défends par la négociation

et la discussion.»

Vincent n'a pas atterri dans le rail par hasard: «Mon grand-père travaillait aux CJ et j'ai appris tout récemment que mon arrière-grand-père était aussi cheminot. Durant mes week-ends je suivais mon grand-père mécano lorsqu'il conduisait ou quand il entretenait le matériel roulant. J'ai baigné dans l'ambiance de l'atelier ou de la cabine de conduite. Au départ, j'hésitais entre la Poste et les chemins de fer. J'ai réussi les deux examens. A 16 ans, j'entre aux CFF et je déménage dans la Broye. Ce déracinement fut horrible car j'étais actif dans les sociétés locales de Fontenais, en Ajoie. J'ai arrêté mon apprentissage et postulé aux CJ où j'ai appris le métier d'agent de mouvement - chef circulation aujourd'hui. En 2021, j'aurai 40 ans de boîte.» Il adhère au SEV dès son entrée aux CJ: «C'était normal à l'époque et mon arrière-grand-père n'attendait que ça!» Mais l'engagement actif au comité de la VPT Jura n'a pas 10 ans. «Je ne voulais pas trop m'impliquer politiquement et syndicalement tant que mes deux filles étaient petites, d'une part pour des questions de temps, d'autre part pour éviter qu'elles n'en fassent les frais.» Son parcours actuel, il le doit aussi à son épouse qui l'a toujours soutenu, souligne-t-il.

Ses valeurs ouvrières, il les tient de sa famille cheminote, mais aussi de son père qui travaillait dans l'horlogerie. «Il était chef d'atelier et se trouvait entre le marteau et l'enclume et en parlait beaucoup à la maison.» C'est pour représenter les intérêts des agents de circulation qu'il entre au comité de la VPT Jura. «Râler n'apporte rien, alors que s'engager peut permettre d'obtenir des avancées. Nos métiers évoluent et nous devons défendre nos intérêts. Au niveau de la circulation des trains, la fermeture de la gare du Noirmont a été un choc. Le poste de commandement de Saignelégier où je travaille actuellement devrait être centralisé à Tramelan. Dans quelles conditions? Cela fait partie des éléments auxquels nous devons être attentifs.» Mais il est aussi à l'écoute des autres collègues. «Les agents de train ou les monteurs de voies viennent vers moi par exemple pour parler de temps de travail, pour comprendre quels sont leurs droits ou comment nous avons négocié avec la direction. A Saignelégier, je côtoie tous les corps de métiers de l'entreprise et les collègues savent qu'ils peuvent me poser des questions ou me faire part de leurs remarques. Si je n'ai pas la réponse, je me renseigne. C'est comme ça que je vois mon rôle.»

Pour Vincent, se syndiquer sera toujours plus nécessaire. «La pression sur les conditions de travail et les salaires va augmenter.»

## PERSONNEL POUR LE FUTUR

Tiemo Wydler

