

SEV N°16

Le journal du Syndicat du personnel des transports



BUS LOW COST

Eurobus: un petit tour et puis s'en va

Edito de Christian Fankhauser,
vice-président SEV

Eurobus-Swiss Express vient d'annoncer qu'il allait cesser d'exploiter ces lignes de bus longue distance.

Est-ce une surprise?

Non et ce pour au moins deux raisons.

Tout d'abord parce que dans un pays où le rail est si performant, il aurait été plus que surprenant que cette offre puisse fonctionner, elle qui n'avait pour avantage que les prix cassés. Question confort et durée de trajets, il fallait être solide.

Ensuite parce qu'aucune étude de marché sérieuse n'avait été faite avant le lancement de l'offre, ni pour en étudier la nécessité, ni pour en mesurer la viabilité. Or, nous avons mis en avant ces faiblesses bien avant l'aventure d'Eurobus.

Il n'y a pourtant pas beaucoup de raisons de se réjouir de cet échec.

Derrière l'abandon de ces lignes, il y a des conducteurs et des conductrices dont le job, aux conditions salariales et d'engagement déjà précaires, est en danger.

Voilà donc l'un des résultats de cette concurrence - pure idéologie - que certains vendaient comme la panacée. Bien sûr les dirigeants d'Eurobus Swiss Express crient à la rigidité du système, pas assez flexible!

Après avoir déjà redimensionné l'offre après quelques mois d'exploitation, ils auraient dû pouvoir agir de manière beaucoup plus libre. Ils oublient donc que le système des concessions prévoit justement des droits et des devoirs pour que le système des transports soit fiable.

Au fond, l'expérience Eurobus nous éclaire encore une fois sur les conséquences d'un marché libéralisé. Alors que d'autres entreprises rêvent de se lancer sur le trafic gran-

des lignes - Dr. Richard est prêt -, il est grand temps que l'OFT renonce à toute nouvelle concession pour ce secteur.

La concurrence n'apporte rien de bon. Il suffit de rappeler ce qui est en train de se jouer dans le canton du Jura depuis des mois. Des lignes de bus mises au concours sur l'ensemble du territoire et des entreprises qui se poussent au portillon pour venir toucher quelques jolis millions.

Au milieu, des hommes et des femmes qui ne savent pas s'ils et elles perdront leurs jobs ou quelles seront leurs conditions de travail et leurs salaires si une nouvelle entreprise remporte la mise.

Nous avons la possibilité d'être solidaires en signant la pétition (en page 6 et sur sev-online.ch).

Comme lors d'élections et de votations, chaque paraphe compte.

Amiante

Entretien avec l'avocat Martin Hablützel qui représente de nombreuses victimes

2

CCT Swissport

Un sondage veut connaître la position des salariés face à une direction rigide

4

Transports publics

Avenir Suisse et le SEV divergent fondamentalement sur l'avenir de la mobilité

5

Forme-toi! Cours Movendo

Les nouveaux cours Movendo pour 2020 sont sortis. Movendo, l'institut de formation des syndicats propose une offre de formation continue liée au monde du travail. La plupart des cours et séminaires sont ouverts à toute personne intéressée ; certains sont conçus spécialement pour les membres de syndicats occupant une fonction spécifique, par exemple celle de membre d'une commission du personnel. Les membres SEV recevront prochainement la brochure par courrier mais il est d'ores et déjà possible de consulter les cours et de s'y inscrire en ligne sur www.movendo.ch

Elu-e-s aux CoPe CFF

Le résultat de la bataille électorale pour l'élection de 41 membres à la commission du personnel de la division Voyageurs des CFF a été rendu public à fin octobre. Au mois d'août, 76 sièges ont déjà été repourvus par élections tacites à la CoPe pour les divisions Cargo et Unités centrales/Immobilier. Ainsi, la CoPe est complète pour ces divisions. 117 sièges ont été repourvus: 76 tacitement et 41 par des élections. 19 sièges restent vacants, en l'absence de candidats et candidates. La plupart sont membres SEV (96); pour les 21 autres figure entre parenthèse le nom du syndicat ou de l'association professionnelle auxquelles ils font partie ou s'ils présentent leur propre liste.

Tous les élus et toutes les élues sont à découvrir sur notre site sev-online.ch

Loyers en baisse ?

« Les loyers devraient encore reculer en Suisse »... c'est le titre que de nombreux journaux suisses ont donné à leur brève sur le sujet le 25 octobre. Deux bémols à cette annonce: la concentration de logements vides à la base de cette annonce se situe majoritairement dans quelques cantons : Argovie, Berne, Tessin, Valais et Soleure. Et, en janvier 2018, UBS affirmait déjà dans une étude « qu'avec un taux de vacance record prévu pour 2019, les loyers des appartements sont en « chute libre » ». Une chute qui peine à être visible ! Plutôt que d'attendre les miracles du libre marché, il faudra surtout dire OUI le 9 février 2020 à l'initiative de l'ASLOCA « Davantage de logements abordables » !

INTERVIEW DE MARTIN HABLÜTZEL, AVOCAT

« On ne veut pas voir la tragédie de l'amiante »

Peter Moor
journal@sev-online.ch

L'avocat zurichois Martin Hablützel représente souvent des victimes de l'amiante. Alors que le sujet refait surface aux CFF, nous l'avons interviewé.

La Suisse a d'incroyables difficultés avec le thème de l'amiante. À quoi cela tient-il ?

Martin Hablützel : Premièrement, la Suisse a une « mentalité de réduit national ». En cas de crise, elle se retire très longtemps et elle est convaincue que le problème va se résoudre tout seul. Avec l'amiante, il a fallu que la Cour européenne des droits de l'homme décide qu'un cas ne pouvait pas être prescrit avant que la personne ait au moins connaissance de sa maladie.

Un deuxième point est la paix du travail. On protège énormément les entreprises et les employeurs. On ne veut pas aller au fond des choses en matière de responsabilité.

Pourquoi des entreprises de transport comme les CFF ou le BLS sont-elles tellement concernées ? L'amiante est un matériau de construction, non ?

À cause de la chaleur qui peut être générée, on a utilisé de l'amiante dans les trains, entre autres dans les cloisons et les tableaux électriques. Les problèmes les plus importants sont apparus ensuite, lors de révisions, c'est-à-dire du montage de nouvelles installations électriques et de nouvelles grilles d'aération. S'ajoute à cela que tous les wagons ont été assainis pendant des décennies aux mêmes endroits, dans des ateliers comme ceux de Bönigen pour le BLS ou de Bellinzzone pour les CFF.

Vous êtes un spécialiste du droit de la responsabilité civile et des assurances. Mais vous avez aussi déposé beaucoup de plaintes pénales. Est-ce parce qu'avec la responsabilité civile, on n'a pas atteint le but visé ?

Non, c'est l'inverse qui est vrai. Nous devons de fait d'abord savoir ce qu'il s'était passé, car, pour une prétention en responsabilité civile, il faut en règle générale qu'il y ait eu un comportement fautif. Dans le droit pénal, l'avantage est que l'État doit procéder de lui-même à des clarifications. Cela a été le cas dans le canton de Glaris avec une procédure pénale contre Eternit, à Baden contre ABB et à Thoune contre le BLS. Concernant les CFF, on examine maintenant à Bellinzzone si des prescriptions de protection des travailleurs ont été enfreintes.

Comment avez-vous procédé jusqu'au premier succès ?

Le droit pénal détermine si l'on peut prouver qu'une personne en contact avec de l'amiante s'est comportée de manière répréhensible. Le droit civil répond à la question de savoir si une personne a droit à une prestation financière en raison de sa maladie. En outre, l'aide aux victimes entre en jeu si l'on ne connaît pas l'auteur de l'acte ou s'il n'a pas d'argent. Ensuite, il y a la SUVA : si une personne souffre d'une maladie professionnelle, elle reçoit une indemnité journalière et les frais de traitement doivent être pris en charge. Le droit à une rente naît si sa santé ne s'améliore pas. Enfin, il y a les « indemnités pour atteinte à l'intégrité » de la SUVA, une sorte de « pretium doloris » (littéralement : prix de la douleur). Celles-ci ont été nos premiers succès.



De quoi s'agissait-il ?

Cette indemnisation pour atteinte à l'intégrité a lieu lorsque la fonction pulmonaire est massivement limitée. Au début, la SUVA a considéré que ces indemnités ne seraient accordées qu'après deux ans, parce que l'état de santé ne serait pas encore stabilisé avant. Cette justification est cynique, car environ 97% des victimes de l'amiante sont décédées pendant les deux premières années. Nous avons finalement trouvé un accord qui a au moins donné aux victimes de l'amiante la satisfaction de toucher de l'argent pendant qu'elles vivaient encore. Depuis 2017, concernant le diagnostic de mésothéliome pulmonaire, la totalité de l'indemnité pour atteinte à l'intégrité est versée, soit environ 119 000 francs.

En 2017, la fondation a aussi été créée parallèlement.

Oui, la fondation devait être une réponse à la décision de la Cour européenne des droits de l'homme. On voulait trouver une solution pragmatique avec un fonds d'indemnisation. Celui-ci s'adresse en premier lieu aux personnes concernées par un mésothéliome, mais qui ne touchent pas de prestations de la SUVA parce que la maladie n'a pas pu être imputée à une exposition professionnelle à l'amiante. Toutefois, les gens meurent quand même, et ils meurent rapidement, raison pour laquelle ce sont aujourd'hui souvent leurs proches qui reçoivent quelque chose.

Le fonds résout-il aussi le problème des plaintes ?

Non, mais on en a déjà fait la priorité pour que l'industrie soit épargnée par les plaintes. Et pas uniquement l'industrie de l'amiante, car derrière tout cela, on trouve également le secteur des assurances. Fondamentalement, le fonds est une bonne chose. Mais il a pour désavantage de ne pas permettre de régler véritablement la question de la tragédie de l'amiante. Débattre de cette dernière nous rendrait vigilants pour l'avenir, par exemple sur les questions de la nanotechnologie, des lésions radiologiques ou autres.

Mais vous ne renoncez pas aux procès ?

Non, mais il faut voir qu'un procès dans ce domaine dure au moins cinq ans en première instance. La partie adverse est en principe très bien représentée par des grands cabinets d'avocats. Dans la procédure glaronnaise, j'ai quatre parties adverses, dont les CFF à cause de la gare à proximité qui sert de lieu de transbordement pour les sacs d'amiante. Chacun des avocats de ces parties adverses écrit pratiquement un livre entier pour sa défense. Ici, pas d'économies !

Ce qui est terrible, c'est que l'on a peur pendant 30-40 ans, puis on meurt si rapidement. On suppose que l'on a respiré de l'amiante et on attend que la maladie se déclare, mais avant, on ne peut rien faire du tout.

C'est un grand problème. Mais dans l'ensemble, peu de personnes sont concernées. D'innombrables travailleurs se sont trouvés dans ces ateliers sans tomber malades. D'un autre côté, j'ai une victime qui a travaillé quatre semaines dans une telle entreprise. La personne qui a été confrontée professionnellement pendant des années à ce problème peut désormais demander des conseils psychologiques à travers le fonds et se faire examiner médicalement chaque année via l'assurance-accidents, mais il n'y a pas d'indemnité à ce stade. En France, une personne qui a travaillé dans une entreprise où de l'amiante a été traitée ou utilisée bénéficie d'une réparation.

On continue à trouver de l'amiante dans de nombreux bâtiments et véhicules. Il y a quelques années encore, les CFF aussi ont été étonnés, à Bellinzzone. Cela peut-il aussi arriver même si l'on fait preuve de la plus grande prudence ?

C'est que certaines procédures de contrôles n'ont pas fonctionné. Cela ne doit pas arriver dans les chemins de fer. On sait où sont les risques. Et on sait aussi quelles mesures doivent être prises, et quels examens préventifs ordonner. Il ne faut bien sûr pas déclencher une hystérie collective, ni créer la panique.

BARBARA SPALINGER répond

Contre l'amiante, le dépistage

? Si j'ai été en contact avec l'amiante dans le cadre de mon travail ou si j'ai un doute, que dois-je faire ? Et quels sont mes droits en tant qu'employé-e ?

Tout d'abord, il est important de dire que les inquiétudes du personnel des ateliers de Bellinzzone sont tout à fait légitimes. Ils se sont rendu compte que certaines personnes qui avaient été en contact avec l'amiante dans leur activité professionnelle ne bénéficiaient pas des programmes de dépistage de la SUVA. Plus de 50 personnes se sont déjà annoncées au sein des Officine depuis que la SUVA a envoyé une lettre pour évoquer l'espacement des contrôles de dépistage.

Ces interrogations ne se cantonnent pas seulement aux Officine. Des employés d'autres ateliers industriels nous ont contactés et nous les conseillons volontiers.

La santé au travail est un élément central du travail syndical. Il y a une dizaine d'années, le SEV a lancé une campagne d'information concernant l'amiante interdite en Suisse depuis 1990. Les conseils de l'époque sont en-

core et toujours valables. C'est pourquoi nous invitons toutes celles et tous ceux qui ont travaillé avec de l'amiante et qui ont des doutes aujourd'hui à s'annoncer auprès de leur employeur. C'est en effet à lui d'informer les personnes qui ont travaillé avec cette matière de leurs droits et de les inscrire dans le programme de dépistage.

Si cette démarche auprès de l'entreprise s'avère insatisfaisante, le SEV peut intervenir auprès de l'employeur, de même qu'il conseille et soutient les membres par le biais de son service juridique.

Certaines maladies liées à l'amiante peuvent se manifester jusqu'à 40 ans après l'exposition. On s'attend donc à un pic entre 2020 et 2030. Dans les transports publics, les personnes qui ont travaillé dans les services techniques sont les plus à risques. Il est donc primordial pour eux et elles d'avoir des réponses à leurs questions.

Tu veux poser une question à Barbara Spalinger ou à une autre personne de la direction alors écris-nous à journal@sev-online.ch

DIRECTION DU SEV

«Nous sommes une bonne équipe, très soudée»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La nouvelle direction du SEV est en place depuis le 1er septembre. L'occasion est donc belle de faire le point sur sa nouvelle composition et les défis majeurs du SEV pour les prochaines années.

Le président du SEV Giorgio Tuti dresse un bilan très positif du fonctionnement de la nouvelle direction: «Nous sommes une bonne équipe, très soudée. Le mélange est désormais très bon avec la présence d'un Romand en la personne de Christian Fankhauser.» Les défis du SEV ne manqueront pas en 2020 après cette année de centenaire. «Il s'agit bien de sûr de renforcer le SEV. Une tâche qui incom-

be à l'ensemble de notre organisation, de la GL au personnel, en collaboration étroite avec les sous-fédérations et les sections.»

Le vrai problème RailFit 20/30

La vice-présidente Barbara Spalinger a repris les dossiers CFF de Manuel Avallone au 1er septembre. «Le manque de mécaniciens et les problèmes de ponctualité ne sont que la pointe de l'iceberg, souligne-t-elle. Le vrai problème, qui ne se résoudra pas avec les mesures promises, a un nom: RailFit 20/30!»

Enfin, les CFF admettent leurs erreurs: «Il est heureux que la direction le fasse.» Pour elle, le manque de personnel chez les mécaniciens et les agents de train, chez Clean, dans l'entretien du réseau, chez les régulateurs de trafic, les gestionnaires d'événements ou à la

manœuvre n'est que la conséquence du programme RailFit 20/30 qui a entraîné d'innombrables autres réorganisations, à tel point que plus personne ne maîtrise le tout. «La seule chose qui reste, c'est le but du programme: faire des économies! Que l'exploitation quotidienne en souffre, que de nombreux collaborateurs de longue date quittent les CFF, emportant leur savoir-faire, et que celles et ceux qui restent doivent en faire toujours plus, sous stress, de tout cela, la direction de l'entreprise s'en fiche. Le résultat de cette vision exclusivement financière est maintenant devant nos yeux, et ce n'est pas beau à voir!», insiste-t-elle.

Le SEV a toujours dénoncé cette spirale insensée d'économies. Ses craintes se révèlent aujourd'hui totalement fondées. Il est plus que temps que la direction des CFF en tire les conséquences. «Nous exigeons un moratoire de toutes les réorganisations en cours, plutôt qu'une politique de bouts de chandelles.»

Christian Fankhauser en charge des ETC

Christian Fankhauser, vice-président en charge des ETC, estime que «nous devons absolument améliorer notre taux de syndicalisation dans plusieurs grandes entreprises et pour cela améliorer notre présence sur le terrain. Nous allons cibler un certain nombre d'entreprises et définir avec nos comités de section des objectifs précis et mener des campagnes sur des thématiques telles que le renouvellement de CCT ou l'amélioration de la qualité de vie au travail.» Il considère aussi qu'il est nécessaire de lancer des campagnes nationales sur deux sujets très importants: la réinsertion de collaborateurs qui exercent des professions avec tâches sécuritaires qui souffrent de problèmes de santé et la mise en place d'un modèle de retraite anticipée pour l'ensemble de la branche.»

Maintenir le cap financier

De son côté, le chef des Finances Aroldo Cambi veut maintenir le cap et fait de la solidité financière l'un des objectifs principaux. Et pour y parvenir, la prudence et la responsabilités sont de mise. «Le porte-feuille des actions et des obligations doit être de qualité. Et le SEV doit se concentrer sur son cœur de métier. La vente de Brenscino illustre cette politique.» Ses compétences, il les met aussi au service des membres du SEV en siégeant dans les caisses de pensions des CFF et de Symova et où il intervient de manière déterminée pour garantir les meilleures retraites possibles à nos adhérent-e-s.



Giorgio Tuti



Barbara Spalinger



Aroldo Cambi



Christian Fankhauser



Pour le transport régional, le problème ce sont les grandes amplitudes. Dans le secteur urbain, les **chauffeurs de bus des TPF à Fribourg** tiennent surtout à ne pas travailler plus de 5 jours de suite. Conduire un bus en ville, c'est souvent très pénible, avec un trafic important et beaucoup de stress. Récemment, l'exploitation est pourtant venue avec un projet où les tours de service étaient bons mais la rotation prévue a mal passé pour les chauffeurs: travail durant 7 nuits, voire 6 jours de suite. En ayant intégré la commission des tours de service dans l'établissement de la rotation, avec le planificateur, une solution convenable a pu être trouvée rapidement, avec l'aide du SEV. Le vice-président du SEV-TPF, Bernard Clerc, a organisé des séances, le tractage et une assemblée extraordinaire fin octobre qui s'est finalement transformée en séance d'explication de la solution trouvée qui convient mieux aux chauffeurs. La santé de nos collègues, c'est précieux!

Le SEV avec l'USS soutient le **référendum «Non aux cadeaux fiscaux pour les familles aisées»** encarté dans ce journal et téléchargeable sur notre site sev-online.ch.

La majorité de droite UDC, PLR et PDC a décidé d'augmenter les déductions pour enfant à 10 000 francs. Vendu comme un soutien aux familles, il s'agit là d'un cadeau fiscal pour les hauts revenus sur l'impôt fédéral direct. Cette mesure profiterait surtout aux familles dont le revenu est supérieur ou égal à 150 000 fr. Les déductions seraient encore plus importantes pour les revenus à partir de 300 000 fr. Ce cadeau fiscal pour les familles aisées coûterait 350 millions de francs par an à la classe moyenne.



CCT VMCV

Les négos sont lancées

Yves Sancey

Après deux séances de négociations sereines, les choses sérieuses, salaires, temps de travail et vacances, vont commencer le 28 novembre.

Depuis 2010, la CCT des Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) est reconduite tacitement d'année en année. Syndicat et direction sont d'accord que

cette CCT nécessite un toilettage. Une première rencontre a eu lieu le 21 mai entre partenaires sociaux dans le but de fixer le calendrier et le cadre de négociations de la CCT. Cinq séances de négociations ont été programmées jusqu'en mars 2020.

La délégation syndicale a organisé deux séances en septembre pour élaborer son cahier de revendications qu'elle a présenté aux membres lors d'une assemblée CCT le 24 septembre qui l'a accepté.

Le 10 octobre, la délégation SEV, composée de son président, de quatre délégués et des secrétaires syndicaux Patricia Alcaraz et Christian Fankhauser, a rencontré la direction. Le SEV a présenté son cahier de revendications validé lors de l'assemblée. Les axes forts sont une revalorisation des salaires, une revalorisation des indemnités et une harmonisation du temps de travail.

Le 31 octobre, une deuxième séance de négociations a eu lieu. Lors de celle-ci, la délégation du SEV et la direction ont traité les premiers articles de la CCT. L'objectif étant de simplifier la lecture du texte. «Le climat des discussions du jour était serein et détendu», selon Patricia Alcaraz.

Les éléments importants tels que salaire, temps de travail et vacances seront traités ultérieurement dans les trois prochaines séances. La prochaine rencontre avec la direction est prévue pour le 28 novembre. «Nous tiendrons régulièrement au courant notre base de l'avancée des négociations, notamment au travers du SEV-Info», précise Alcaraz.



CCT SWISSPORT



Personnel sondé

Yves Sancey Les CCT Swissport concernant le personnel au sol de l'aéroport de Genève Cointrin sont actuellement en négociation entre la direction et les syndicats SEV-GATA et SSP. Lors de trois séances de négociations, le cahier de revendications syndicales a été présenté et discuté.

Malheureusement, aucune amélioration salariale n'a trouvé grâce aux yeux de la direction, à moins de contreparties sur la flexibilité et de suppressions de certains avantages sociaux. Inacceptable pour l'Assemblée générale qui s'est tenue le 1er octobre et qui a mandaté les syndicats pour poursuivre les négociations avec les revendications initiales, comme par exemple une revalorisation des salaires, des indemnités, des améliorations du statut d'auxiliaire et de la protection des travailleurs.

L'assemblée du 1er octobre a aussi approuvé une proposition demandant que les deux CCT soient réunies en une seule avec des spécificités en termes d'horaires et des primes de flexibilité pour celles et ceux qui acceptent des horaires

contraignants.

A l'issue de la 3e rencontre avec la direction, le 28 octobre, la délégation syndicale a plaidé une nouvelle fois pour une hausse des salaires en argumentant sur la stagnation de ceux-ci, sur le fait qu'il était impossible de vivre à Genève avec des salaires si bas et sur l'augmentation généralisée des tâches au sein de Swissport. Soit : travailler plus pour gagner moins. Au final, la direction maintient sa position sur les salaires. Elle a finalement fait une nouvelle proposition: conserver les deux CCT telles quelles durant trois ans avec trois mesures supplémentaires: suppression du 6-1-6-1; adoption d'un contrat Mum's and Dad's; cinquième semaine de vacances pour les auxiliaires de plus de 50 ans. Les syndicats la jugent inacceptable si elle ne s'accompagne pas d'une véritable hausse des salaires.

Lors de l'assemblée générale du personnel, le vendredi 1er novembre, il a été décidé la réalisation d'un sondage en vue de connaître la position des employés de Swissport soumis aux CCT concernant les revendications syndicales et les propositions de la direction. Ce sondage peut être rempli en ligne et sera aussi envoyé soit par mail soit par distribution sur le lieu de travail. Il est à remplir et à envoyer d'ici au 11 novembre à Patricia Alcaraz, secrétaire syndicale SEV-GATA en charge du dossier.



LE GRIS DEVIENT VERT

Vie quotidienne grise - salle de séminaire grise ? Pas dans le Parkhotel Brenscino Brissago : grâce au design moderne, à la vue panoramique sur le Lac Majeur et au parc botanique, tout est vert pour votre prochain séminaire.

Salles jusqu'à 60 personnes / organisation individuelle / des activités différentes pour tous les goûts

Laissez-vous inspirer : brenscino.ch/fr/evenements-seminaires

PARK HOTEL
BRENSCINO
BRISSAGO

Inspiring Meeting Hotel

Via Sacro Monte 21 | CH-6614 Brissago | T +41 91 786 81 11 | info@brenscino.ch | brenscino.ch

QUEL AVENIR POUR LES TRANSPORTS PUBLICS ?

Avenir Suisse veut augmenter les prix: antisocial selon le SEV

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dans le cadre des festivités du centenaire du SEV en Suisse orientale, notre président Giorgio Tuti et Daniel Müller-Jentsch, expert en trafic d'Avenir Suisse, le laboratoire d'idées libéral, ont croisé le fer par deux fois sur l'avenir de la mobilité – et un gros point de divergence les sépare: Avenir Suisse veut augmenter les tarifs des transports publics pour faire baisser leurs coûts et freiner leur croissance, pour le SEV ces tarifs doivent rester abordables pour tous.

Tuti et Müller-Jentsch ont croisé le fer tout d'abord lors de la fête au dépôt de la Frauenfeld-Wil-Bahn à Wil et ensuite au Kino Palace à St-Gall, dans le cadre d'une série de conférences que le SEV a proposées avec la Erfreulichen Universität St. Gallen. A Wil, le conseiller aux Etats Paul Rechsteiner a participé aux débats et le président de l'ATE Ruedi Blumer l'a fait à Saint-Gall (voir encadré).

Où conduit l'obsession des coûts ?

En se référant aux graves problèmes de qualité des CFF, Giorgio Tuti a tenu à déclarer très clairement: «Il faut résoudre les problèmes du présent avant de s'attaquer au futur. On ne peut pas diriger une entreprise de transports publics comme n'importe quelle entreprise industrielle cotée en bourse.» L'obsession de l'efficacité en baissant les coûts par des réorganisations permanentes et par la réduction des réserves de matériel roulant et de personnel dans toutes les catégories (personnel des locs, des trains, de l'entretien, de la manœuvre et du nettoyage, chefs circulation des trains, etc.) a pour conséquence qu'aujourd'hui les ressources pour une exploitation d'une qualité convenable manquent. Résultat: des trains en retard, à composition réduite ou supprimés...

Les TP ont besoin de beaucoup de personnel

Tuti est convaincu que, malgré la numérisation, les transports publics n'auront pas besoin de moins de personnel s'ils veulent garantir un bon service. En effet, les systèmes informatiques aussi doivent être gérés et entretenus et, pour le cas où ils tombent en panne, il faut des forces d'intervention, pour s'occuper des clients aussi. «Ils ne veulent pas de trains sans présence humaine et de gares fantômes, sinon ils prennent la

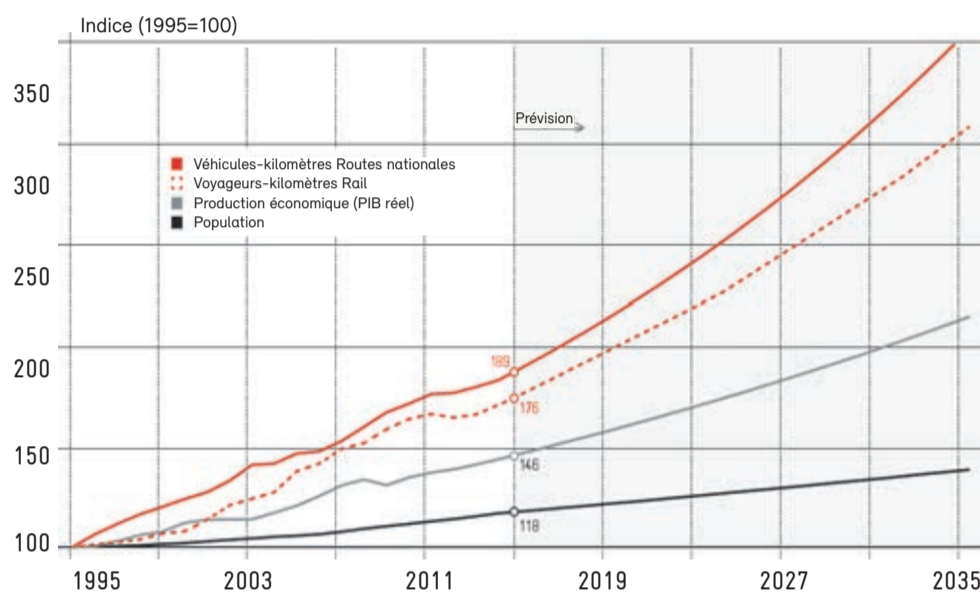
Donne ton avis

A quoi va ressembler la mobilité en 2040 ? Des personnes de divers groupes d'intérêt nous ont déjà donné leur avis:

▪ « En 2040, le trafic sera convivial, durable et neutre sur le plan climatique, parce que nous ne pouvons pas nous permettre autre chose. »
Bea Heim, CiTrap

▪ « En 2040, le trafic sera marqué par des véhicules automatisés et « volants », sur des routes décongestionnées, en souterrain, sur le sol et au-dessus. » Peter Goetschi, président du TCS

▪ « En 2040, il ne reste en Suisse que deux villes où les transports publics ne sont pas gratuits, Genève et Lugano. Il faut dire que dans ces deux villes, ceux-ci avaient été privatisés et les entreprises propriétaires s'imaginaient pouvoir encore gagner beaucoup d'argent sur le capital investi. » Daniel de Roulet, écrivain



Depuis des années, le trafic augmente plus vite que l'économie et la population. (Avenir Suisse/OFS)

voiture et ce n'est pas ce que nous voulons.» Car les transports publics ne ménagent pas seulement le climat, ils prennent aussi beaucoup moins de place que le trafic motorisé individuel, même si un jour les moteurs des voitures ne produisent plus de CO₂.

Réguler le trafic et le réduire

Daniel Müller-Jentsch a montré que ces 25 dernières années, la croissance du trafic ferroviaire et routier a été beaucoup plus importante que celle de la population et celle de l'économie (PIB) – voir graphique. Cet expert dans les questions de trafic explique cette croissance exponentielle, qui consomme beaucoup de ressources et n'est guère favorable au climat, par le fait que la mobilité serait trop bon marché – dans le cas des transports publics à cause de leur subventionnement massif par les pouvoirs publics alors que la route couvrirait largement ses coûts (à ce sujet Ruedi Blumer avait d'autres chiffres sur les coûts externes).

Müller-Jentsch qualifie le système suisse de transports publics comme exemplaire quant à sa qualité mais il coûte trop cher. Il en appelle à un stop à l'extension du réseau ferroviaire car sinon le coût d'entretien et d'exploitation croîtront toujours plus. Ce ne serait pas finançable dans la durée et si les moyens de l'Etat venaient à manquer, des lignes seraient menacées. Bien que la route soit largement indépendante financièrement, il faudrait là aussi mettre un terme à une croissance du trafic illimitée afin de ménager les ressources, le climat et l'environnement, telle est l'opinion de Müller-Jentsch.

« La numérisation au lieu du béton »

Tant pour le rail que pour la route, on devrait miser de plus en plus sur des solutions de numérisation au lieu de bétonner, a déclaré Müller-Jentsch: en ferroviaire par exemple, on pourrait réduire la distance entre les trains grâce à l'automatisation. Mais l'expert en trafic a souligné qu'il faut des mesures de canalisation et de réduction du trafic – dans le trafic routier aussi. C'est pourquoi lors de la votation de février 2016 sur le deuxième tunnel routier au Gothard, Avenir Suisse a pris position contre ce coûteux projet de construction, comme le SEV ...

Pour lui il s'agit avant tout de mieux utiliser les capacités existantes et d'économiser ainsi de l'argent, tant pour la route que pour les transports publics. «Aux CFF, le taux d'occupation moyen des places en trafic grandes lignes n'est que de 32% et il n'est même que de 20% en trafic régional. Ce n'est que pendant trois à quatre heures par jour que le système ferroviaire est surchargé.»



Ruedi Blumer, Giorgio Tuti et Daniel Müller-Jentsch au cinéma «Palace» à Saint-Gall.

Tarifs variables et plus élevés ?

Müller-Jentsch est convaincu que les pointes de trafic pourraient être surmontées par des tarifs variables. En outre on pourrait réduire le trafic par plus de vérité des prix – c'est-à-dire par des prix de transport moins subventionnés: les pendulaires déménageraient plus près de leur lieu de travail, travailleraient à la maison, etc.

Les pendulaires et les seniors à la caisse ?

«Agir est un devoir, en particulier dans la mobilité»

Le président de l'Association transports et environnement Ruedi Blumer a expliqué à Saint-Gall que face au réchauffement climatique qui progresse et touche toute la planète, il est urgent d'agir «en particulier dans la mobilité. Le trafic routier et aérien provoque aujourd'hui 40% des émissions de CO₂.»

La vision de la mobilité de Ruedi Blumer en 2040 en 15 points:

1. En Suisse il n'y a plus de vols intérieurs.
2. Les onze aéroports régionaux sont tous supprimés et leurs pistes sont renaturées.
3. Dans le monde entier, le nombre de vols en avion a été réduit de moitié par rapport à aujourd'hui. Monsieur et Madame Suisse ont réduit les leurs de 75%. Aujourd'hui, ils volent deux fois plus que nos voisins allemands, français, italiens ou autrichiens et dix fois plus que la moyenne mondiale.
4. Il n'y a plus de compagnies aériennes low-cost comme EasyJet. Les billets d'avion coûtent plus de 2 fois plus cher qu'aujourd'hui. Dans le monde entier, des impôts et des redevances notables sont perçus sur le kérosène; une part revient à la population, la seconde va à la construction et à l'entretien d'infrastructures de transport libres de carburants fossiles comme des chemins pédestres, des pistes cyclables ou l'amélioration des offres de trams et de trains.
5. 75% des ménages dans les villes et les agglomérations ne possèdent plus de voiture.
6. Les appartements sans place de parc sont

«Les pendulaires sont subventionnés trois fois aujourd'hui: par le subventionnement général du trafic, par les rabais de quantité en achetant des abonnements généraux ou à demi-tarif et par la déduction des frais de transport sur les impôts», insiste Müller-Jentsch. Il faut avant tout cesser de subventionner les abonnements de première classe et supprimer les rabais pour les seniors, au moins durant les heures de pointe.

Pour Giorgio Tuti au contraire, charger plus les pendulaires serait antisocial car beaucoup d'entre eux sont contraints de se déplacer à cause de réorganisations, parce que les loyers sont trop chers dans les villes ou pour des circonstances familiales (par exemple garde des enfants par les grands-parents). «Les tarifs des transports publics doivent rester abordables pour tous.»

Tuti est également opposé à des économies qui toucheraient spécifiquement les seniors qui doivent toujours plus se serrer la ceinture à cause des rentes en baisse. L'attaque d'Avenir Suisse sur les faveurs générales aux seniors a déclenché à Wil de vives réactions parmi le public aussi. A ce sujet, l'ancien président de l'USS Paul Rechsteiner a déclaré: «Dans la vie, il faut aussi pouvoir jouir de quelques plaisirs.» Il a été vivement applaudi.

De plus, des tarifs variables rendraient le système tarifaire actuel opaque et peu attractif a averti Giorgio Tuti: «Et il y aurait plus de voitures sur les routes.» Et, bien sûr, surtout si les transports publics étaient plus fortement taxés que la voiture... «Il ne faut pas uniquement regarder les coûts des transports publics – dès lors aussi qu'ils permettent de rapprocher les régions périphériques et renforcent la cohésion nationale, insiste Giorgio Tuti. Les transports publics sont précieux pour la population et ils peuvent aussi coûter quelque chose.»

Müller-Jentsch et Tuti sont tout de même tombés d'accord sur un point: dans le transport aérien, il faut introduire une taxe sur le kérosène et prévoir d'autres mesures de régulation afin que le rail soit à nouveau concurrentiel à moyenne distance.

devenus à la mode.

7. Dans toute l'Europe, il y a plus de trams, de trains et de trains de nuit.

8. L'objectif de transfert des marchandises de la route au rail au Gothard a été dépassé et un transfert modal important a eu lieu partout en Suisse.

9. Plus de la moitié des véhicules utilitaires fonctionnent avec des moteurs à hydrogène.

10. Les distances entre les lieux d'habitation, de travail, d'achats, de loisirs et de vacances se sont réduites de manière importante.

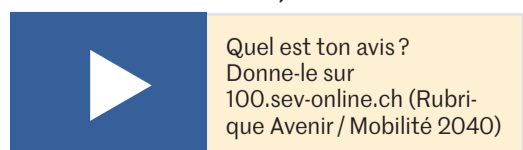
11. Les gens choisissent généralement leur moyen de transport en pensant au climat. Dès lors la voiture (partagée) n'est choisie que si plusieurs personnes ou du matériel encombrant doivent être transportés.

12. Les voitures privées sont mues par batteries rechargées par du courant vert.

13. Les quotes-parts d'utilisation des infrastructures routières se sont tellement modifiées que 40% des routes des villes et des agglomérations sont parcourues à vélo ou à vélo électrique.

14. Les centres villes sont sans voitures et la vitesse maximum est de 30 km/h dans les localités.

15. L'énergie et par conséquent les transports sont nettement plus chers qu'aujourd'hui. On transporte moins de personnes et moins de marchandises. Les redevances d'incitation avec restitution à la population récompensent une utilisation parcimonieuse de la mobilité.



Mises au concours des lignes de bus dans le Jura

Montrons notre solidarité !

Le canton du Jura a mis au concours ses lignes de bus. Il veut ainsi économiser 1 million de francs par an. Chacun-e peut être solidaire des conducteurs et conductrices jurassien-ne-s en signant la pétition ci-dessous ou sur sev-online.ch/fr/solidarite

Luttons contre la mise au concours car:

1. La concurrence oblige les soumissionnaires à baisser les prix. Cela se fait au détriment des conditions de travail et des salaires du personnel, ainsi que de la sécurité.
2. Les CJ et CarPostal peuvent perdre ces concessions. Les employés-e-s de ces entreprises peuvent donc perdre leur job. Près de 200 personnes sont concernées.
3. S'ils sont réengagés par l'entreprise qui empoche les lignes, leurs conditions de travail seront revues à la baisse après la première année d'engagement.

Nom	Prénom	Adresse	E-mail	Signature

A renvoyer avant le 15 novembre à :
SEV Secrétariat central, Communication,
Steinerstrasse 35, Case postale 1008, 3000 Berne 6

RPV

Plus d'écoute, vraiment?

RPV La commission centrale s'est réunie en séance ordinaire à Buchs. La conférence des présidents a été passée en revue et il s'avère que les feedbacks sont positifs en tous points.

Les CFF ne connaissent pas de répit. Les hautes sphères (Markus Jordi) avaient promis d'être davantage à l'écoute du personnel à l'avenir. Or, celui-ci, démotivé à cause des innombrables réorganisations qui s'enchaînent, ne se sent pas pris en considération par les principaux dirigeants (voir aussi la dernière page).

Le système salarial des CFF sera révisé en 2020. La base du système, les évaluations, les plages salariales et le développement des plans de carrière seront remaniés.

Quant au personnel chez Clean, le projet Cleaning 4.0 prévoit que le nettoyage interviendra en cas de nécessité. L'allocation pour travaux pénibles, en l'occurrence le nettoyage

des WC, est de 1 fr.45 par heure. Des négociations sont en cours pour déterminer comment continuer à verser les indemnités.

Chez CFF Cargo, la planification et la répartition retournent dans la surface pour économiser des effectifs. Récemment, ceci avait été centralisé, avec déjà des conséquences pour le personnel. Le retrait de Nicolas Perrin du poste de CEO est une surprise.

La CoPe de Cargo a publié une newsletter sur DiLoc dans laquelle elle a donné des explications sur le congé après le service de nuit. En principe, un congé ne doit pas être attribué suite à un service de nuit, sauf pour des cas exceptionnels et avec l'approbation du collaborateur ou de la collaboratrice. Comme convenu avec la CoPe, un congé après un service de nuit sera attribué seulement si un jour de repos a été planifié, et cela non pas sur plusieurs jours.

ANGLE DROIT

AVS: des trous, des petits trous



Service juridique du SEV

Dans un Arrêt récent, le Tribunal fédéral s'est penché sur un cas de comblement d'une lacune de cotisations dans l'AVS.

Anatole a été étudiant régulier à l'université de 2005 à 2012. En décembre 2017, il informe sa Caisse de compensation AVS qu'il n'a réalisé aucun revenu durant l'année 2017. Et il lui demande de lui confirmer qu'il n'y a pas eu de lacune de cotisations pour les années précédentes. La caisse transmet à Anatole un extrait de son compte individuel. Il y découvre que des cotisations ont été payées de 2005 à 2011, puis de 2013 à 2016. Mais pas en 2012. La caisse l'informe qu'il n'est pas possible de lui faire rattraper les cotisations de cette année-là, au vu de la «prescription quinquennale». Selon la caisse, le délai de cinq ans prévu à l'article 16.1 LAVS est un délai de péremption, à l'issue duquel la créance de cotisation pour l'année 2012 s'est éteinte le 31 décembre 2017.

Anatole fait recours contre la décision de la caisse, mais le Tribunal cantonal le rejette. Anatole demande donc au Tribunal fédéral de constater son droit de verser les cotisations AVS/AI/APG dues pour l'année 2012.

Le TF rappelle tout d'abord que les personnes sans activité lucrative sont tenues de payer des cotisations à compter du 1er janvier de l'année qui suit leur 20ème anniversaire et que les cotisations dont le montant n'a pas été fixé dans un délai de cinq ans à compter de la fin de l'année civile pour laquelle elles sont dues ne peuvent plus être exigées, ni versées. Anatole demande de pouvoir combler la lacune de cotisations pour l'année 2012. Son argument principal, c'est que le délai légal est un délai de prescription qu'il aurait interrompu par son courrier du 28 décembre 2017.

Le Tribunal fédéral, lui, rappelle que le délai de péremption ne peut être ni suspendu

ni interrompu. Soit le délai est sauvegardé par une décision qui fixe le montant des cotisations, dans un délai de cinq ans à compter de la fin de l'année civile concernée, soit il n'est pas sauvegardé. S'il ne l'est pas, les cotisations ne peuvent plus être ni exigées ni versées.

L'argumentation d'Anatole concernant l'interruption du délai par sa lettre du 28 décembre 2017 n'est pas pertinente aux yeux du TF. Même s'il invoque sa bonne foi, en faisant valoir qu'au moment où la caisse de compensation a réceptionné son courrier, elle «aurait, si elle l'avait voulu, parfaitement pu rendre une décision, fixant le montant des cotisations dues pour l'année 2012, avant l'échéance du délai de 5 ans».

Le TF retient que la correspondance du 28 décembre 2017 est parvenue à la caisse de compensation le lendemain, soit le vendredi 29 décembre 2017. Dans la mesure où, en 2017, le 31 décembre a coïncidé avec un dimanche, la sauvegarde du délai de péremption impliquait donc que la caisse rende une décision vendredi 29 décembre 2017 au plus tard, soit le jour où elle a réceptionné la correspondance de l'assuré. Sous l'angle du principe de la bonne foi, on ne peut pas exiger de l'administration qu'elle rende une décision le jour même, mais qu'elle le fasse dans un délai raisonnable. Il est évident qu'un délai d'un jour ouvrable ne l'est pas.

Anatole avait aussi argumenté en reprochant à la caisse de ne pas lui avoir notifié de décision de cotisations pour l'année 2012 à l'époque. Mais malheureusement pour lui, la jurisprudence prévoit qu'une lacune de cotisation ne peut plus être réparée, même si elle est imputable à une faute ou une erreur de l'administration, sous réserve du droit à la protection de la bonne foi. Et selon le TF, les conditions pour se prévaloir du principe de la protection de la bonne foi ne sont ici pas réalisées.

Le recours est donc rejeté et les frais judiciaires sont mis à la charge de Anatole.

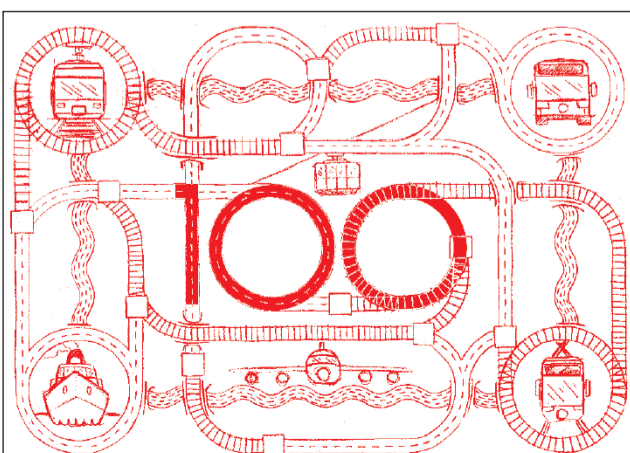
IMPRESSUM

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.-
Annances: 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-presses: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch
Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Le prochain journal paraîtra le 21 novembre.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 11 novembre à midi, celui de l'agenda au 14 novembre à 10h.



100 ans jubilé:
30 novembre 2019, Bierhübeli Berne
Annonce-toi: 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».



AS

CCT 2022: pour des CFF où il fait bon travailler

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Un atelier sur les négociations CCT 2019 et 2022 : point fort de l'Assemblée des délégués AS du 23 octobre à Berne.

C'est en quatre groupes que les 36 délégué-e-s ont discuté de ce qui était bon et de ce qui l'était moins dans la préparation des dernières négociations CCT et de comment il faudra aborder les prochaines.

Les dernières négociations ont été jugées généralement positives: le SEV était bien préparé, il a informé de manière transparente sur les demandes excessives des CFF et il les a utilisées pour la mobilisation. Les critiques ont porté sur le lien avec le contingent des contrats CO et avec la Caisse de pensions (les CFF avaient tenté de faire dépendre leur contribution aux mesures d'atténuation du résultat des négociations CCT). On s'est demandé si le SEV avait bien fait de poser dès le début des revendications réalistes au lieu de jouer au poker menteur comme les CFF. Il a été demandé à plusieurs reprises de lancer les prochaines négociations avec des exigences «maximales» même si celles-ci ne sont pas vraiment réali-

sables. Et même s'il est possible que des revendications extrêmes fassent mauvais effet dans l'opinion publique – comme en 2018 les provocations des CFF, conjointement au congé sabbatique du CEO, qui ont eu un effet positif pour le SEV. On a argumenté: «Lorsqu'on manque de personnel, il est clair qu'il faut améliorer les conditions de travail, dans l'intérêt de l'entreprise aussi.» Il s'agira de «créer une vision» assez tôt. Mais il faut surtout lancer les préparatifs des négociations à temps – et de les débiter de bonne heure pour ne pas se retrouver en manque de temps. Il faut aussi rassembler assez tôt des idées pour des actions SEV originales. Un groupe a résumé ce que les revendications devaient contenir: «La CCT doit aménager des CFF où il fasse à nouveau bon travailler pour eux. Cela signifie qu'ils doivent répondre aux besoins des collaboratrices et des collaborateurs. Ces derniers ont besoin d'un droit de codécision lors des réorganisations.»

Les délégués sont tombés d'accord sur le fait que le questionnaire aux membres a été une bonne contribution pour l'élaboration du catalogue de revendications de la conférence CCT-SEV – s'ajoutant aux propositions des sous-fédérations et des sections. Pourquoi ne pas questionner les membres pendant les négocia-



Groupe de travail en pleine réflexion.

tions, pour parer à des demandes de la direction CFF – ou avant qu'on revienne sur un «no go» (ce qui est à éviter autant que possible)? Il faut connaître les conditions de travail d'autres entreprises du pays pour pouvoir montrer aux CFF qu'ils ont une rude concurrence sur le marché du travail.

Au sujet des conférences CCT, les délégué-e-s ont fait noter qu'elles ne doivent pas être convoquées ou annulées à trop bref délai. Et qu'elles seraient plus efficaces si on travaillait plus en groupes «comme le fait le Parlement avec ses commissions». Les délégué-e-s pourraient ainsi donner des feedbacks plus détaillés aux membres de la Communauté de négociations si ceux-ci étaient répartis dans les groupes. Un délégué a déclaré: «C'est la base qui sait le mieux ce qu'il se passe réellement sur le terrain.» Il a aussi été proposé que les délégué-e-s reçoivent une formation sur certains thèmes complexes de négociation. «Mais avant tout nous devons tous être solidaires», a souligné une collègue.

Le Comité central AS va maintenant exploiter cette discussion et présenter les résultats aux secrétaires syndicales et syndicaux SEV responsables lors d'une séance «Kodi», soit de coordination des dossiers CFF.

Budget 2020 et une proposition au Congrès

Le caissier central Alois Bucher, qui remet son mandat à la fin de l'année, a présenté le budget 2020 qui est très proche de celui de 2019. Avec des charges de 406'710 fr, une perte de 45'710 fr est prévue. Bucher a expliqué que c'est supportable sans augmenter la cotisation de la sous-fédération qui est de 7 fr. Le budget a été adopté à l'unanimité.

Marco Pisottu succède à Joël Jufer et Nadine Riesterer à Peter Bolliger à la conférence CCT. Alina Brudermann se retire des Jeunes AS, Gian Venetz qui était son co-délégué reste. Petra Hegi remet son mandat de responsable de la communication à AS, elle le partageait jusqu'ici avec Mirco Stebler. Celui-ci assume seul cette tâche maintenant.

Denise Engel a proposé qu'à l'avenir les délégués au Congrès ne reçoivent le classeur sous forme papier que sur demande expresse; sinon ce sera sous forme électronique. Proposition adoptée à l'unanimité. AS va proposer au Comité SEV que cette proposition soit réalisée pour le Congrès 2021 déjà.

ASSURANCE-MALADIE/ACCIDENTS

Réseau d'assurance avec des lacunes fatales

L'assurance de base de la caisse-maladie est-elle suffisante ou faut-il une assurance complémentaire en cas de maladie ou d'accident?

Toute personne en Suisse qui tombe malade ou est victime d'un accident ne devrait pas avoir à s'inquiéter, du moins sur le plan financier. Les frais de traitement sont couverts. Cependant, cette sécurité a un prix élevé et les primes augmentent chaque année, en parallèle des coûts de la santé.

Malgré la bonne couverture de base, de sérieuses lacunes existent. Par exemple, des pertes de revenu importantes risquent de survenir en cas de longue incapacité de travail, surtout suite à une maladie. En cas d'invalidité due à un accident, l'assurance accidents verse une rente en plus de l'AI et de la caisse de pension. En revanche, cette source de revenu n'existe pas en cas d'invalidité liée à une maladie. Les rentes de l'AI et de la caisse de pension à elles seules ne suffisent pas pour atteindre 80% du dernier salaire (pourcentage nécessaire pour conserver le niveau de vie antérieur).

En ce qui concerne les familles, il ne suffit pas d'assurer correctement uniquement le parent qui exerce une activité lucrative principale, par exemple avec une assurance incapacité de gain. Il convient de prévoir une prévoyance complémentaire également pour l'autre parent, en règle générale la mère, et pour les enfants. Une aide ménagère peut être nécessaire. Sans assurance complémentaire, les enfants seraient dépendants de prestations minimales en cas

d'incapacité de gain et pourraient difficilement mener une vie autonome. Il est préférable d'annoncer les enfants à la caisse-maladie avant la naissance, avec les assurances complémentaires appropriées, car cela n'est pratiquement plus possible en cas d'infirmité congénitale. Le positionnement des dents en fait partie.

La couverture de l'assurance de base concernant les frais médicaux dans certains pays ou sur des paquebots de croisière n'est pas suffisante, voire inexistante. Les lacunes en matière d'assurances sont également fréquentes concernant les frais de transport et de sauvetage. Or, elles peuvent être comblées par le biais d'assurances complémentaires auprès de la caisse-maladie. L'assurance assistance et l'assurance voyage sont également utiles pour le remboursement des frais supplémentaires et des annulations suite à une maladie ou à un accident – y compris ceux des membres de la famille qui accompagnent le voyageur.

Un conseiller en prévoyance compétent peut aider à déterminer le besoin de couverture supplémentaire et proposer les produits d'assurance appropriés. Les adhérents SEV bénéficient des conseils gratuits des spécialistes Helvetia.

Vous trouverez votre interlocuteur-trice ainsi que des informations complémentaires sur www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

helvetia
Votre assureur suisse

ZPV

Toujours deux agents à bord des trains

SEV Le double accompagnement doit être rétabli. C'est ce que demande le personnel des trains dans une résolution votée le 5 novembre lors d'une assemblée nationale au Tessin. Le personnel des trains travaillant sur l'axe du Saint-Gothard demande notamment aux CFF de revoir la stratégie d'accompagnement des trains. Pour garantir aux clients la sécurité, des conseils et un service de haute qualité, il est nécessaire de mettre fin aux inconvénients signalés à plusieurs reprises par la SEV.

En 2018, après presque 10 ans, les CFF ont décidé de supprimer le deuxième contrôleur dans les trains longue distance. Selon les CFF, la réorganisation du personnel des trains serait liée à la numérisation et à l'évolution des besoins des clients. Une stratégie absurde, à courte vue et en totale contradiction avec la réalité: «Comment est-ce possible que plus le nombre de voyageurs augmente – il y a aujourd'hui en moyenne 1,3 million de passagers par jour sur les trains CFF –, moins il y a de contrôleurs dans les trains?», s'interroge le secrétaire syndical Pascal Fiscalini. Le SEV s'est toujours opposé à la suppression du deuxième agent essentiellement pour des raisons de sécurité envers la clientèle mais aussi envers le personnel lui-même. La revendication du double accompagnement était liée avant tout à la sécurité et à la nécessité de garantir un service de qualité aux usagers, mais aussi pour faire face aux agressions.

Les récents événements survenus sur

l'axe du Saint-Gothard – rapidement dénoncés par le SEV et la sZPV – ont démontré que la stratégie des CFF constitue un cuisant échec. De plus en plus souvent, le personnel des trains est confronté à des situations toujours plus complexes qu'il est contraint de gérer dans des conditions difficiles, tout en faisant preuve de professionnalisme. «Pour un agent de train, devoir gérer seul des centaines de voyageurs dans des trains surpeuplés avec, à juste titre, de plus en plus de passagers mécontents du service à la clientèle, cela devient tout simplement insoutenable», enfonce Pascal Fiscalini.

Les contrôleurs, qui ont toujours été considérés sur les trains comme les ambassadeurs des CFF, doivent être en mesure de travailler avec un minimum de sérénité. Dans un contexte ferroviaire où l'automatisation croissante déshumanise les gares – notamment par la fermeture des guichets – le personnel des trains devient fatalement un paratonnerre sur lequel convergent les mauvaises humeurs des usagers.

Enfin, il est tout simplement inadmissible qu'il n'y ait qu'un seul agent par composition au lieu de deux sur l'axe du Saint-Gothard, dans lequel on traverse le plus long tunnel du monde. Il en va de même sur d'autres lignes en Suisse, où des trains entiers sont accompagnés par un seul agent.

Pour toutes ces raisons, le SEV et la ZPV demandent aux CFF de réintroduire sans délai le double accompagnement sur tous les trains longue distance.

Sections

26.10

Travaux Arc Jurassien

L'Assemblée d'automne se tiendra au Hôtel-Restaurant de La Petite Gilberthe à Courgenay dès 10h. Une assiette conclura l'assemblée. Venez nombreux.

12.11

ZPV Biel/Bienne

Notre assemblée des membres aura lieu à 17h à la salle de la Geno à Nidau.

Nos collègues retraité-e-s sont également les bienvenus.

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 exceptionnel-

le 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: Salutations 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 : jlscherz@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.

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!

chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés sous la direction de Willi Lack. Ruedi Flückiger a remercié tous les membres de leur participation ainsi que Nadja Drewes pour la traduction simultanée. Avec les meilleurs vœux aux membres malades, il a clos l'assemblée.

Sortie en Ajoie le 3 octobre

Nos guides, Fritz et Emmi Lerch, ont pu saluer 17 randonneurs. Avant de prendre le car postal direction Lugnez Rauracienne, nous avons pris le café et les croissants au bistro de la gare de Porrentruy. Par un temps admirable nous avons ensuite marché durant deux heures, à travers des champs et des pâturages en passant vers la chapelle St-Imier et Beurnevésin, jusqu'à Bonfol. Au restaurant « Grütli », le plat du jour, très bien servi, nous attendait. Une partie des participants ont déjà repris le train pour le retour depuis Bonfol alors que la grande partie du groupe a marché jusqu'à Vendlincourt après la pause de midi. Pour la grande partie des participants cette région était inconnue et les noms en français stupéfiants. Un grand merci au couple Lerch pour la parfaite organisation.

cas de décès. Le thème « don d'organes » n'est également pas un tabou pour Cécile Kessler. Elle nous a informés sur la prise d'organes, de tissu et de cellules pour une transplantation future. (Renseignements sous www.vivre-partager.ch). Elle a invité les membres à prendre les mesures correspondantes selon leurs besoins personnels et a répondu avec compétence aux questions posées.

Notre président, Ruedi Flückiger a fait une courte revue de la fête des 100 ans de la PV du 13 juin sur le lac de Thoun ainsi que du voyage de notre section à Einsiedeln du 22 août. Le prochain voyage de la section aura lieu le 27 août 2020 dans le Jura. Claude Tschantré s'est chargé de l'organisation. Tous sont cordialement invités le jeudi 5 décembre 2019 à notre fête de la St-Nicolas dans ce même local à Brügg. L'assemblée a été encadrée par les

Buri Jean-Claude; 1934; Satigny, VPT TPG Retraité-e-s.

Favre Marie; 1922; veuve de Robert, Marly, PV Fribourg.

Ganguin Maurice; 1922; Carouge GE, VPT TPG Retraité-e-s.

Gevisier Astrid; 1937; veuve de Henri, Denges, PV Vaud.

Hans Willy; 1926; chef de train, Villars-sur-Glâne, PV Fribourg.

Moosmann Aimée; 1939; veuve de Claude, Grandevent, PV Vaud.

Pini Renato; 1938; administrateur marchandises, Trontano, PV Vaud.

Rossel Jean-Philippe; 1927; adjoint scientifique, La Neuveville, PV Bern.

Varone Dominique; 1961; spécialiste RCP, Savièse, TS Romandie.

Veth Catherine; 1924; veuve de Joseph, Pully, PV Vaud.

PV GENÈVE

Des dames pas si seules que ça



un vrai moment de camaraderie et de bonheur partagé.

Serge Anet Lancez une invitation à plus de 90 dames seules de la section, la plupart veuves, donnez-leur rendez-vous chez José, à la buvette de l'Université ouvrière de Genève, vous avez 20 personnes qui s'inscrivent et qui viennent et vous avez 17 autres dames qui s'excusent de ne pouvoir venir.

Ce 15 octobre, le comité au complet a accueilli toutes ces collègues et ce fut un vrai moment de bon-

heur pour nous. Servir à qui un café, à qui un thé ou un verre de vin avec des choses à grignoter et laisser partir les conversations, ce n'était pas plus difficile que ça. Donner deux ou trois renseignements plus personnels et promettre qu'on se reverra au Noël de la section ou au printemps prochain... Merci mesdames, vous nous avez fait cadeau de votre après-midi et ce fut chouette!

VPT

Tu veux t'engager?



Gilbert d'Alessandro, Roger Maurer, Marcel Betschart.

Christoph Locher La séance d'automne du comité central VPT a eu lieu les 23 et 24 octobre à Bienne, sous la conduite de René Schnegg, président du jour. C'est avec brio qu'il a dirigé cette assemblée intensive. Il a informé les membres du comité central de l'écho très positif rencontré par le bus du centenaire. La présence dans la surface a été fortement appréciée et a porté ses fruits. Il s'est effectivement avéré qu'elle a eu un effet positif sur le recrutement. Xenja Widmer a ensuite pris la parole au nom de la Commission de jeunesse SEV. Elle a relevé avec fierté que les trois régions linguistiques sont représentées au sein de la commission. On s'est bien aperçu que Xenja s'engageait avec beaucoup de cœur pour la Commission de jeunesse. Chaque année, des activités spéciales sont prévues pour les membres qui ont moins de 30 ans. Et bien entendu, les jeunes sont également présents sur Instagram. Xenja a ensuite évoqué le sujet du congé-jeunesse pour lequel une demande doit être déposée auprès de l'employeur. De plus amples informations peuvent être consultées sous sev-young.ch. D'intenses discussions ont été menées sur la manière dont il faut soutenir les jeunes qui s'engagent pour la VPT. Dans ce contexte, le

thème du recrutement en général a aussi été abordé et une nouvelle action de recrutement a été présentée.

Au cours de la séance, il a par ailleurs été rappelé que dans de nombreuses entreprises les soldes d'heures supplémentaires sont très élevés. Qui plus est, les mesures appropriées ne sont pas toujours prises pour pallier ce problème. Le fait est que maintenant c'est aussi l'OFT qui pousse pour remédier à cette situation. Diminuer les heures supplémentaires est un sujet préoccupant. Toutefois, il faut tenir compte de ce que les travailleuses et les travailleurs veulent. Christian Fankhauser a pris la parole pour donner des informations sur les défis pour l'année prochaine. Les mises au concours qui ont vu le jour dans le canton du Jura ont été suivies avec attention et ont suscité des inquiétudes qu'elles se fassent au détriment du personnel. Les élections générales au comité se dérouleront au printemps prochain. Il y aura des démissions à la commission centrale, c'est pourquoi on a besoin de nouvelles forces. Le comité cherche activement de nouveaux membres pour la Co-Centr, l'objectif étant de trouver des personnes compétentes prêtes à s'engager.

Agenda 16/19

PV BIENNE

AG et sortie en Ajoie

Robert Drewes/adapt.J-C.Amiet - Deux événements marquent l'actualité de la PV Bienne. L'assemblée générale du 19 septembre était placée sous le thème « Vieillir en forme / Directives anticipées ». Ces thèmes touchent tout le monde! Voilà pourquoi tous les partenaires des membres de la PV Bienne avaient été invités à participer à cette intéressante rencontre. Cécile Kessler de Pro Senectute a pu, par son exposé, convaincre les 64 participants réunis au restaurant Bahnhof à Brügg, que prendre des dispositions anticipées et décider est un instrument permettant à chacun de s'interroger sur la fin de sa vie et son décès. Ce document soulage et aide grandement les proches, respectivement les personnes de confiance et les médecins sur les dispositions à prendre en cas de perte de capacité, d'une maladie ou d'une démence sénile ainsi qu'en

DÉCÈS

Allaman Louis; 1930; chef de train, Bienne, PV Biel-Bienne.

Bart Jacqueline; 1946; veuve de Alexander, Matran, PV Fribourg.



GATES 49 & 50

Alexander Egger

On pourrait presque penser qu'elles mènent vers une piste d'atterrissage. Mais elles se trouvent au centre de Berne et peuvent absorber quatre trains en même temps si les travaux souterrains obligent à fermer les voies. Ces nouvelles voies 49 et 50 sont entrées en service lundi et ont coûté 35 millions de francs. Elles resteront en place après la transformation majeure en cours à la gare de Berne. Longue vie au chemin de fer qui amène les passagers en plein milieu des villes!

CARTE BLANCHE à Thomas Wiesel*

Tsunami dans un verre d'eau

Il y a deux semaines, la Suisse se réveillait avec un parlement plus vert, plus féminin et plus jeune que jamais dans son histoire. Un groupe est en train de fondre plus vite que les glaciers, les hommes conservateurs au parlement. Sauf que dans le cas des glaciers, c'est grave.

On est habitués aux dimanches où les journalistes galèrent pour nous faire croire que tout va changer à cause du basculement du centre droit vers la droite de la députation à la Chambre basse du canton de Soleure, mais là, il se passait vraiment un truc! Voir l'appareil politique suisse, l'objet le plus immuable sur terre presque vaciller devant la vague verte, ça avait quelque chose de jouissif. Enfin au début, le grand débat sur les ondes c'était «serait-ce une vaguelette ou une vague» et plus les résultats arrivaient «on ne peut même plus parler de vague, c'est un ouragan, un tsunami vert!». C'est pas justement ce que les écolos veulent éviter à l'avenir, des ouragans et des tsunamis?

Dans toutes les analyses, le nom qui revenait le plus souvent ne figurait sur aucune liste: Greta Thunberg. «L'effet Greta», prononcé avec plus ou moins de mépris suivant que l'on soit sur ou sous la vague verte en forme d'ouragan tsunamique.

Derder dénonce la tyrannie écolo-verte qui veut instaurer la dictature avec des arguments infantiles. La fameuse dictature du tofu et des Birkenstock. Au mot dictature, je suis surpris que Bégly ne soit pas apparu sur le plateau pour dire que finalement est-ce que c'est si mal la dictature. Mais celui qui apparaît, descendu de sa montagne, c'est Freysinger, qui se plaint: «Greta le matin, Greta à

midi, c'est tout juste si elle n'a pas vu la Sainte Vierge» (comprenez qui pourra, mais en tout cas félicitations au Parti évangélique suisse qui a gagné un siège). Avant de conclure d'un magnifique «avant de vouloir sauver le monde, il faut penser à sauver la Suisse», car c'est bien connu, si on sort de Schengen, les vagues de chaleur pourront être arrêtées par les douaniers suisses, qui les renverront d'où elles viennent, ces étrangères.

Le tremblement de terre en forme d'éruption volcanique vert finit par imposer la question: à quand un conseiller fédéral écolo? Le ton monte tellement sur le plateau de la RTS que j'ai cru que je m'étais assis sur la télécommande et que j'avais zappé sur BFM. Christian Lüscher et Lisa Mazzoni se crèpent le chignon, et pourtant ils ont montré du doigt la même coupe dans le catalogue chez le coiffeur. Isabelle Chevalley, qui elle se coiffe directement avec une éolienne, calme le jeu, «il n'y a pas de plan secret pour obtenir un siège au Conseil fédéral». Et en même temps, elle le dirait pas en direct à la télé.

Au final, malgré le big bang dopé à la bombe H vert, les experts s'accordent pour dire qu'on n'attaque pas le siège d'un conseiller fédéral qui souhaite se représenter. En Suisse, on veut bien faire la révolution, mais avec le consentement écrit et préalable de tout le monde. L'urgence climatique attendra que les alliances stratégiques se forment dans la salle des pas perdus. Si seulement le CO₂ pouvait se faire élire à Berne, histoire qu'il bouge le moins possible pendant les vingt prochaines années.

* Humoriste romand. Texte repris de sa chronique régulière dans *L'illustré* du 24.10.2019.

KEN LOACH

En guerre contre l'emploi précaire



Christophe Kantcheff
Article paru dans
«Politis», N° 1573,
16 octobre 2019

Dans «*Sorry We Missed You*», Ken Loach montre la désagrégation de tous les liens entre les êtres qu'entraînent les boulots précaires. Un mélo social d'une grande puissance.

Sorry We Missed You met en scène la dégradation d'un être et de sa famille par le travail. Plus exactement par cette nouvelle forme d'emploi qu'est le travail prétendument «indépendant» – ou son ubérisation. On n'a jamais mieux usé de la notion de liberté pour asservir. Après avoir multiplié divers boulots, Ricky Turner

(Kris Hitchen), résidant à Newcastle, vient d'intégrer une société de chauffeurs-livreurs où il est à son compte. Non seulement il doit se soumettre à des objectifs de rentabilité insensés, mais tous les coûts sont à sa charge. Pour acheter son camion, il a vendu la voiture de sa femme, Abby (Debbie Honeywood), aide à domicile, celle-ci passant dorénavant quantité d'heures – non payées – dans les transports en commun. Ricky et Abby n'ont plus de vie que leur travail tuant.

Les journées harassantes, interminables, de Ricky, sont faites du stress que génère l'obligation constante de se plier aux contraintes imposées par un logiciel, que son chef intransigent est chargé de faire respecter. Tandis qu'Abby entre dans l'univers de personnes grabataires ou handicapées et leur apporte l'humanité et l'affection que personne d'autre ne leur donne. Ils sont absents de chez eux, et finiraient par s'absenter d'eux-mêmes s'ils n'avaient deux enfants, Seb (Rhys Stone), un adolescent, et la petite Liza Jane (Katie Proctor). Ils les aiment

mais, par la force des choses, les délaissent. Face à cette situation, Seb est le premier à se rebeller, en commençant à sécher ses cours.

Ken Loach montre l'engrenage d'épuisement, d'incompréhension et de violence dans lequel la famille Turner est prise, en même temps que ses tentatives de résistance à cette déliquescence en marche, qui tiennent à l'amour qu'ils se portent. C'est leur dernier rempart, à défaut de tout autre. Un policier à qui Seb, qui a commis un vol, est confronté veut l'en convaincre: «Tu as de la chance d'être aimé par tes parents, lui dit-il en substance, la plupart des gamins qui se trouvent en face de moi n'ont même pas cela.» Dans une très belle séquence, Liza Jane accompagne son père dans son travail; la tendresse entre eux transforme leurs courses en moments ludiques et la journée de labeur en douce parenthèse. Le fait que ces liens-là soient les derniers sur lesquels les Turner peuvent compter trahit un changement d'époque et la disparition d'autres solidarités. L'une

des vieilles dames à qui Abby rend visite lui montre ses photos fétiches: ce sont celles d'une lutte sociale dans les années 1980 à laquelle elle a participé. Alors que les photos préférées d'Abby sont celles de sa famille...

La force de *Sorry We Missed You* (l'équivalent français serait: «avis de passage») est de toujours rester dans l'univers du sensible alors que le film pousse à son terme le dévoilement d'une logique délétère: celle de l'organisation néolibérale du travail. Les comédiens sont tous remarquables avec une mention spéciale pour Debbie Honeywood, bouleversante), offrant à leurs personnages une sensibilité à fleur de peau, traversée à la fois par le désarroi et l'instinct de conservation. Ce que contient de politique ce film passe par la chair et les veines de Ricky et des siens. Ce serait être (volontairement) aveugle que de prétendre que Ken Loach plaque ici un discours idéologique sur un mélodrame social. *Sorry We Missed You* respire de tous ses pores le cinéma. Et ce cinéma-là révèle l'étendue de notre dénuement.



KEN LOACH
Cinéaste

«Il a existé une période où les gens avaient des journées de 8 heures, des boulots fixes, du temps pour s'occuper de leurs enfants... Cet équilibre disparaît avec la montée du travail précaire. Si on veut stopper cette logique, arrêter d'acheter sur Amazon ne sera pas suffisant. Il va falloir s'attaquer au système lui-même.»

Sorry We Missed You, Ken Loach, 1h40, actuellement en salles.

Bio Express

Cinéaste anglais, Ken Loach a notamment réalisé: *Land and Freedom* (1995), *I, Daniel Blacke*, (2016), *Raining Stones* (1993) et *The Navigators* (2001).

QUIZ

Passeras-tu le test?

1. De quoi parle le dernier film de Ken Loach « Sorry We Missed You » ?

- de la Guerre d'Espagne
- de la naissance du Joker à Gotham City
- des conséquences du travail précaire.

2. Quelle est la solution d'Avenir Suisse pour l'avenir de la mobilité ?

- favoriser la gratuité des transports
- augmenter les tarifs pour rendre les TP moins attractifs
- peindre les trains en vert car c'est plus écologique

3. Combien d'employés sont concernés par les mises au concours des lignes de bus au Jura ?

- 10
- 200
- 1291

4. Depuis quand la nouvelle direction du SEV est-elle en place ?

- le 1er septembre
- le 1er août
- le 1er janvier

5. Que viennent d'annoncer Eurobus-Swiss Express et Flixbus ?

- qu'ils renoncent à leur concession pour les lignes de bus longue distance en Suisse
- qu'ils visent le marché genevois maintenant qu'Uber y est interdit
- qu'ils rachètent le bus du SEV parce que l'expo du centenaire leur a plu

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 13 novembre 2019** avec votre nom et votre adresse.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur le net: 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 chèques Reka 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° 15 : a/c/c/b/c

Ivano Marra, Gordola, membre ZPV Ticino remporte des bons pour des livres d'une valeur de 40 fr

SUR LES TRACES DE ...

Hanspeter Eggenberger, chef de manœuvre



Hanspeter Eggenberger devant le bus du SEV lors de la fête à Wil (SG).

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

La pénurie de personnel préoccupe aussi les gens de la manœuvre : la surcharge de travail et les heures supplémentaires ne gâchent pas seulement l'ambiance mais conduisent aussi de plus en plus à des problèmes de santé parmi ses collègues, comme l'explique Hanspeter Eggenberger, président central du personnel de la manœuvre.

On lit régulièrement dans les journaux que les CFF manquent de mécaniciens de locomotives et de personnel des trains. Mais d'autres domaines sont aussi concernés par la pénurie de personnel, dont la manœuvre. En gare de Buchs, où Hanspeter Eggenberger travaille comme chef de manœuvre opérationnel à CFF Cargo, il n'y a actuellement pratiquement plus de jour où on travaille en brigade complète: «Cela veut dire que trois collègues doivent souvent faire le travail de quatre – et ils n'ont pas plus de temps», raconte le président central de la sous-fédération RPV. En outre les collaborateurs doivent assurer souvent des remplacements. A Voyageurs, le manque de personnel est si grave actuellement qu'une prime de 80 francs est payée à ceux qui acceptent de travailler sur un jour libre.

Hanspeter Eggenberger poursuit: «Nous avons des collègues qui comptent 180 à 200 heures supplémentaires. La situation du personnel est si tendue qu'il n'y a actuellement aucune possibilité de rendre ces heures. Si nous devons compenser toutes les heures supplémentaires jusqu'à la fin de l'année, la gare de Buchs pourrait fermer.» Les collègues sont donc pratiquement obligés d'accepter le paiement de ces heures. Pour beaucoup c'est en ordre. Mais d'autres aimeraient bien récupérer leur temps libre. Le président central ajoute: «Dans de tels cas on devrait trouver une meilleure solution.»

Hanspeter Eggenberger pense qu'une des causes de cette pénurie de personnel est à chercher dans les conditions de travail peu attractives, raison pour laquelle les places au concours restent souvent vacantes. «Beaucoup de jeunes ne veulent plus travailler en tours irréguliers et les week-ends – en tout cas pas pour ce salaire», considère le président central qui travaille depuis longtemps aux CFF. «Embauché de la rue», on gagne dans les 50 000 francs, peut-être 60 000. «Pour ce salaire, je peux aussi aller remplir les rayons chez Lidl, je travaillerais au chaud et au sec et j'aurais des horaires réguliers.»

Mais, selon Eggenberger, le plus grand problème c'est RailFit 20/30 et les autres réorganisations permanentes.

«Bien qu'on travaille déjà au taquet, les réorganisations continuent – sur le dos du personnel», s'indigne-t-il. C'est ainsi que, dans son domaine, le nombre de personnes parties à la retraite avec Valida est bien plus élevé que ce qui était attendu. Dans une interview CFF, le chef du personnel Markus Jordi a déclaré récemment qu'il faut réduire la pression et le rythme et laisser «respirer» l'organisation. «Le lendemain, chaque collaborateur Cargo a reçu un mail avec des informations sur une nouvelle réorganisation ORS-ORL. Je me demande vraiment si ce ne sont que de beaux discours.» L'ambiance parmi les collègues est très tendue actuellement: «Je remarque que beaucoup de collègues sont à bout de souffle.» Mais la disponibilité des gars de la manœuvre reste élevée: «Pour nous il s'agit plus souvent de faire marcher la boutique que de savoir si notre santé suit.» Mais la surcharge du personnel et le manque de possibilités de récupération ne pèsent pas que sur l'ambiance: «Dans notre travail, les signes d'usure et les problèmes articulaires ont toujours été présents. Mais les jours d'absence et les maladies de longue durée sont en nette augmentation», tel est son souci.

Bio express

Hanspeter Eggenberger préside la RPV depuis 2003. Il a aussi été quatre ans à la CoPe. L'année dernière il est entré au Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF. Originaire de la Vallée du Rhin, il est né en 1963 et a grandi dans la ferme familiale. «Mes parents auraient préféré que je devienne menuisier ou maçon», raconte ce père de deux filles adultes qui vit à Buchs avec sa partenaire. Mais un stage aux CFF l'a «chopé par la manche» et le salaire d'apprenti était aussi un élément convaincant. Depuis son apprentissage d'exploitation, Hanspeter Eggenberger est resté aux CFF et il fête cette année ses 40 ans de service et ses 40 ans d'affiliation au SEV. «C'est le maître d'apprentissage qui m'a tendu à la halle la déclaration d'adhésion à signer. C'était comme cela à l'époque: cheminot voulait dire aussi membre SEV». Après son apprentissage, Hanspeter Eggenberger a travaillé 30 ans comme chef de manœuvre. Il y a 3 ans, on lui a demandé s'il voulait devenir chef de manœuvre opérationnel à Cargo Transport. Une reconversion professionnelle à 50 ans, voilà un vrai défi: «C'est un âge où on n'apprend plus si facilement.» Il s'est bien mis à son travail de bureau. Il est maintenant responsable des contrôles des voies et des entrées des trains et s'occupe des formalités de dédouanement dans cette gare frontière.

VAGUE VERTE

Micha Dalcol

