

SEV N° 17

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO

Pouvoir d'achat, FVP, même lutte

Giorgio Tuti



p.5

Le mouvement syndical poursuit de manière décidée sa lutte pour l'amélioration du pouvoir d'achat des actifs et actives, comme des retraité-e-s.

L'Union syndicale suisse vient en effet de voter le lancement de l'initiative pour une 13e rente AVS. Loin d'être anodin, ce texte doit permettre de lutter contre la baisse des rentes du 2e pilier. Pour financer cette 13e rente, l'USS propose de puiser notamment dans les bénéfices de la Banque nationale suisse qui se porte à merveille avec des réserves cumulées qui atteignent 170 milliards.

Cette 13e rente AVS est l'une des dix mesures pour améliorer le pouvoir d'achat présentées par l'USS la semaine dernière. Parmi les autres principales mesures, le frein à la hausse des primes maladie et le

soutien à l'initiative qui veut en limiter l'impact à 10% du revenu disponible et la hausse substantielle des salaires. En particulier celui des femmes qui est encore près de 20% inférieur à celui des hommes.

Parmi les autres axes d'action, les allocations familiales: certains cantons sont encore à la traîne tandis que d'autres les ont revues à la hausse de manière bienvenue.

Enfin, si 90% des travailleurs et travailleuses du pays touchent un 13e salaire, ce n'est pas le cas de tout le monde et surtout, il n'y a pas d'obligation légale.

Dans ce contexte, penchons-nous sur les Facilités de voyage pour le personnel (FVP). Ce week-end, la presse dominicale allemande a mis en lumière la volonté de l'Office fédéral des transports de réduire les prestations pour une partie du personnel des transports

publics et les retraité-e-s en s'attaquant aux FVP.

Les réactions de nos membres ne se sont pas fait attendre. Et pour cause: cette proposition est inacceptable car les FVP ne sont ni un cadeau ni un privilège puisqu'elles sont imposées.

Elles font partie intégrante du salaire et sont une juste reconnaissance pour les retraité-e-s. A l'heure où les questions environnementales sont plus présentes que jamais, l'OFT navigue à contre-courant avec sa proposition.

Les FVP sont réglées par une convention entre l'Union des transports publics et les syndicats/associations professionnelles. L'UTP ne semble pas prête à se laisser dicter sa loi par l'OFT.

De notre côté - avec nos membres -, nous n'accepterons aucune péjoration des FVP.

CFF en crise

Arrêt des réorganisations, davantage de personnel et plus d'écoute

2 et 3

CFF Cargo

L'entrée des transporteurs routiers privés donnera-t-elle l'impulsion espérée ?

4

Trains de nuit

De nouvelles connexions nécessitent un soutien politique

6

Amiante: premier petit succès

Le groupe de travail paritaire sur l'amiante qu'avait demandé la CoPe des ateliers de Bellinzzone, les syndicats et l'association «Giù le mani» sera créé. C'est ce qui a été décidé lors de la deuxième rencontre avec la SUVA, où ont participé aussi les CFF. Il s'agit là d'un pas important au nom de la transparence.

La LPV BLS a adressé ses exigences

L'assemblée générale du 10 octobre à Thoune a chargé la LPV BLS d'établir une liste de demandes à l'attention du chef de la production ferroviaire (voir journal SEV 15/2019). Le chef de la production ferroviaire l'a reçu au début de la semaine dernière avec la demande de proposer des mesures concrètes pour y parvenir d'ici la fin janvier 2020. L'objectif principal de ces exigences est de ramener les charges pesant sur le personnel local de la BLS à un niveau tolérable.

Fermeture du dépôt d'Ersfeld

Les agents de train d'Erstfeld veulent avoir leur mot à dire quant à la fermeture de leur dépôt. Ils se sont donc adressés au SEV et ont montré comment nombre de prestations pouvaient être réalisées depuis Erstfeld. En particulier, ils proposent un pool de prestations commun CFF/SOB qui fonctionne sans problème pour le personnel de loc et serait aussi possible pour les agents de train. Le SEV demande donc aux CFF de négocier avec la SOB cette proposition. Il soutient aussi d'autres revendications du personnel. Ainsi, en cas de changement de lieu de service au sein des CFF, on doit pouvoir choisir un lieu où la fonction demeure la même et soit accessible en transports publics.

Saisonnier-e-s

«Nous, saisonniers, saisonnières... Genève 1931-2019». Par cette exposition à voir jusqu'à dimanche à Genève (Le Commun, Rue des Bains 28, 11h-18h), un superbe hommage est rendu à la mémoire des travailleurs saisonniers.

PÉNURIE DE MÉCANICIENS DE LOC

Faire plus avec moins provoque des dégâts

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Trains remplacés par des bus ou supprimés, heures supplémentaires qui s'accumulent, retards. La pénurie de mécaniciens de loc a des répercussions sur la santé des concernés et sur les usagers. Mais au-delà des erreurs grossières de planification, ce manque de personnel résulte d'une volonté d'économie à tous les étages.

Pour les usagers, les désagréments sont quotidiens : retards, portes et toilettes fermées, wagons bondés, trains remplacés par des bus ou supprimés. Pour les agents de train qui doivent assumer seuls ce mécontentement des usagers la situation est tendue. Pour les mécaniciens de loc qui doivent faire des heures sup ou travailler sur leurs heures de congé contre une prime de 80 (CFF) et 100 (BLS) francs, la pression devient aussi très forte. Cela pèse sur la santé et la sécurité. Et la situation n'est pas près de s'améliorer.

Constat dramatique

Un millier de conducteurs de train qui vont prendre leur retraite devront être remplacés aux CFF d'ici 2024. Or, comme le dit René Zürcher, secrétaire syndical SEV, « les mécaniciens de loc, on ne les sort pas d'une imprimante 3D ! ». Leur formation dure de 14 à 16 mois. Les CFF recrutent certes dans les gares avec des simulateurs de conduite et font des campagnes auprès des plus de 40 ans et des femmes. C'est bien mais un peu tard. 240 conducteurs seront en formation d'ici 2020 et il y en aura 195 en 2021 annoncent les CFF. En attendant, la situation restera très tendue pour nos collègues «qui seront encore fortement sollicités pendant plusieurs mois» selon les CFF. En moyenne chaque jour, il manque déjà 65 mécaniciens aux CFF et 3 à 5 au BLS. Même si les médias thématisent surtout la situation aux CFF, cela ne se passe guère mieux au BLS.

Le problème existe aussi aux Chemins de fer rhétiques (RhB), « mais il n'est pas aussi grave qu'aux CFF », constate Markus Cadosch, secrétaire syndical SEV à Coire. « Tous les trains circulent, mais les mécaniciens de loc ne sont pas en nombre suffisant et accumulent beaucoup d'heures supplémentaires depuis plusieurs années. Les besoins en conducteurs ont été sous-estimés. Les budgets des cantons qui veulent davantage de prestations n'augmentent pas et les compagnies économisent », déplore-t-il. Épargnés, les Appenzeller Bahnen et les Südostbahnen (SOB) semblent disposer de suffisamment de personnel selon leurs porte-paroles.



Pour Hanny Weissmüller, mécanicienne de loc, il faut déjà valoriser le personnel actuel.



Pour Hans-Ruedi Schürch, président LPV, (à dr.), les salaires sont trop bas. Il faut les augmenter.

Les raisons de la pénurie ?

Le métier ne fait plus rêver. « Un salaire bas, des horaires de travail irréguliers, des loisirs difficiles à planifier, un problème de compatibilité avec la vie familiale et peu de possibilités d'avancement : ce qui était autrefois le travail rêvé de beaucoup d'enfants n'est tout simplement plus attractif pour ceux qui débutent », explique le président central de la sous-fédération LPV Hans-Ruedi Schürch. En outre, le patron des CFF Andreas Meyer a fait des déclarations sur des trains sans conducteurs, ajoute-t-il. « Cela a contribué à perturber les candidats potentiels ». « En ce moment, c'est fréquent de ne pas savoir son tour 24 heures à l'avance. Impossible d'organiser sa vie privée. Avec l'outil de planification défaillant Sopre et le manque de personnel, ils n'arrivent pas à planifier », fustige Hanny Weissmüller, mécanicienne de loc. « Sopre manque d'une vue globale et ne trouve pas les personnes disponibles », déplore Schürch. « Dès qu'il y a une situation difficile, suite à un accident de personnes par exemple, tout se bloque. A tous les niveaux il manque du personnel », résume Weissmüller.

A l'occasion de sa conférence de presse du 28 octobre, Andreas Meyer a reconnu que des « erreurs de planifications substantielles » étaient à l'origine de la pénurie actuelle de mécaniciens aux CFF. Frédéric Revaz, porte-parole des CFF a évoqué un recrutement « planifié de manière trop défensive » ces dernières années alors que « les nombreux chantiers, l'augmentation du nombre de trains spéciaux nécessitent plus de personnel ». La « Sonntagzeitung » du 3 novembre a montré que depuis 2011, les CFF font toujours des prévisions trop basses sur le nombre de mécaniciens à former. Si ces erreurs, admises à l'interne depuis 2014, se sont répétées

d'années en années, ce ne sont plus des erreurs, mais cela résulte d'un choix politique assumé.

Des économies désastreuses

« La priorité, ce sont vraiment les économies (...), surtout dans l'administration mais aussi dans la conduite des trains, dans les centres d'exploitation », expliquait Andreas Meyer le 22 septembre 2016 en présentant son programme de restructuration RailFit 20/30 et la suppression de 1400 emplois. « Nous voulons que les clients ne les sentent pas, sauf dans leur porte-monnaie », précisait Meyer. Et bien c'est raté. « Il faut pouvoir faire plus avec moins de moyens », répétait-il en février 2017 lors de la présentation de son programme Stratégie 2020. Les réorganisations permanentes (voir page 3) ont supprimé des postes mais ont conduit à des pertes de savoir-faire irrécupérables. Les effets désastreux de la politique du patron des CFF depuis des années de « faire plus avec moins » finissent par se voir. Cela craque maintenant de toutes parts et le manque de réserve est criant.

Après avoir fait leur mea culpa sur leurs graves erreurs de planification, les CFF se rendent compte des dégâts : « Ce dont j'ai besoin, ce sont deux choses : du matériel roulant et du personnel », a déclaré tout récemment Toni Häne, responsable du trafic voyageurs aux CFF. Les deux, cependant, sont devenus rares à cause de la volonté d'économie à tous les étages.

Des solutions ?

Moratoire sur les réorganisations, engagement de personnel et écoute de la direction, telles sont les solutions de la Conférence CCT CFF (cf. page 3). Il y en a d'autres. « Les salaires sont trop bas. Il faut les augmenter ! Il faut être plus attractif avec les temps de travail et arrêter de changer les horaires, pour améliorer la vie familiale et augmenter le nombre de mécaniciens », indique Hans-Ruedi Schürch.

« Il faut déjà valoriser le personnel actuel. Que l'on puisse à nouveau être fier de notre métier », suggère Hanny Weissmüller. « Au lieu de faire des mea culpa à l'extérieur, la direction des CFF doit aussi le faire à l'intérieur. Venir vers les gens. Être à l'écoute. Il faut aussi rendre le travail attractif pour tout le monde. Et cela passe par le salaire qui n'est pas à la hauteur des horaires irréguliers » ajoute-t-elle. « Il faudrait réfléchir à de meilleurs modèles de temps partiel qui offrent davantage de temps libre. Ou de pouvoir alterner la conduite et le travail au bureau », propose Markus Cadosch. « Il faut surtout anticiper plus tôt, d'autant plus que les jeunes ne font plus ce métier toute une vie », ajoute-t-il. Au plus près des métiers et des problèmes, les travailleurs et le syndicat ont des solutions que les employeurs feraient bien de prendre enfin au sérieux.

AROLDO CAMBI répond

2e pilier: d'avantage pour les actifs

? Le Conseil fédéral a décidé de ne pas baisser le taux d'intérêt minimal actuel de 1% dans la prévoyance professionnelle obligatoire. L'USS estime que c'est positif mais insuffisant. Pourquoi?

Le taux d'intérêt minimal est très important pour les travailleuses et les travailleurs car les caisses de pensions versent en règle générale à leurs assurés rien de plus que le taux d'intérêt minimal prescrit. Plus le taux est bas, moins les avoirs des assurés actifs, donc des salariés-e-s, progressent. La plupart des caisses de pensions ont aujourd'hui un taux de couverture dépassant largement les 100 %, elles se trouvent ainsi dans une position confortable. On pourrait prétendre qu'en cas de taux de couverture de plus de 100%, tout ce qui se trouve au-delà devrait appartenir aux assurés-e-s. S'ajoute à cette situation avantageuse une année boursière excellente: aujourd'hui on estime le niveau de rendement à 7 ou 8% indépendamment de la stratégie de placement car tous les ty-

pes de placements financiers affichent des plus-values. L'avoire de vieillesse des assurés actifs ne reçoit pas de grands intérêts au vu du taux peu élevé, ceci depuis environ 10 ans. En même temps, durant cette période, on note dans le monde entier des gains en capital élevés au niveau des actions. Toutefois ceci est ignoré lorsque l'on parle du taux d'intérêt sur l'avoire de vieillesse des actifs.

Il faudrait donc pouvoir fixer un taux d'intérêt minimal plus élevé, surtout une année comme celle-ci avec des rendements aussi prometteurs. Pour l'année 2020 on pourrait par exemple prévoir un taux d'intérêt de 1,25%, voire même plus. Car ce taux d'intérêt minimal bas implique qu'il n'y a actuellement pas d'intérêt composé pour les avoirs de vieillesse des assurés actifs, et la capacité du 2e pilier d'assurer les prestations est remise en question.

Tu veux poser une question à Aroldo Cambi ou à un autre membre de la direction syndicale? Ecris-nous à journal@sev-online.ch.



Le gouvernement bernois avait proposé au printemps d'autoriser les magasins à fermer le samedi à 18h (17h actuellement) et de pouvoir ouvrir deux dimanches de plus durant l'Avent. Mais la consultation s'est révélée très ambivalente. Le gouvernement a donc décidé de ne pas modifier la loi et laisse le soin au Grand Conseil de décider. Il en discutera lors de sa session d'hiver. Les discussions entre Unia et les employés de la branche ont montré qu'ils s'y opposaient clairement.

Alors qu'un sondage d'août montre que le soutien à un congé paternité s'élève à 85%, un **comité référendaire** est sorti du bois il y a dix jours contre le **congé paternité de deux semaines** issu des Chambres fédérales en septembre ...

«Et tout cela pour offrir des vacances à quelques-uns», critique ce comité composé principalement d'UDC alémaniques, dont Christoph Blocher, et quelques jeunes PLR et d'anciens élus du PDC.



CONFÉRENCE CCT CFF / CFF CARGO

Les CFF doivent revenir aux fondamentaux!

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La Conférence CCT CFF / CFF Cargo a siégé à Berne le 7 novembre. Elle exige notamment un moratoire sur les réorganisations perturbant l'exploitation, l'engagement de personnel et une véritable écoute de la direction. Elle a aussi posé le cadre pour les futures négociations sur le système salarial et critiqué sévèrement le management de Cargo.

Avant le vote de la résolution, le président du SEV Giorgio Tuti et la vice-présidente en charge des dossiers CFF Barbara Spalinger ont porté un regard sévère sur le fonctionnement de l'entreprise. «On voit bien que la situation est complètement différente aux CFF depuis le mois d'août et le tragique décès de notre collègue agent de train. Avant ce drame, alors que nous tirions la sonnette d'alarme depuis des années sur la baisse de la qualité des prestations, liée au manque de personnel et à l'impact négatif des réorganisations permanentes, on nous ré-

pondait «c'est à cause de la hausse du trafic. Il faut nous comprendre». Il n'y a plus de compréhension à avoir. Il n'est pas acceptable que l'on perde sa vie au travail.» Giorgio Tuti a insisté sur la solidarité exemplaire manifestée par les collègues à Zurich le 9 août lors de l'hommage rendu à Bruno R.

Alors que les CFF s'enfermaient durant deux semaines dans leur communication catastrophique, «nous avons pu nous positionner de manière sérieuse et faire des propositions pour que le fonctionnement des CFF puisse être amélioré», a analysé Giorgio Tuti. «Les CFF doivent se concentrer sur leurs fondamentaux: garantir des prestations de qualité et sûre, et offrir de bonnes conditions de travail et salariales à leurs employé-e-s- et des prix abordables. C'est ce qui fait le service public.»

Et pour y parvenir, il est nécessaire que les CFF mettent un frein aux réorganisations qui perturbent le fonctionnement du chemin de fer; qu'ils recrutent suffisamment de personnel et qu'ils améliorent la communication interne pour qu'elle soit plus authentique. Les délégué-e-s deman-

dent aussi que leur employeur soit à leur écoute. Mais cela ne doit pas être un exercice de façade. Il doit aussi tenir compte de ce que dit le personnel. «Si les CFF veulent réellement maî-

Profonde insécurité chez Cargo

La situation chez Cargo est également critique. Le secrétaire syndical Philipp Hadorn a rappelé qu'il y avait encore 4000 employé-e-s chez Cargo en 1999, 3000 en 2013 et l'objectif de l'entreprise est réduire la voilure encore pour n'avoir plus que 1450 employé-e-s en 2023. «Cargo ne peut pas continuer comme ça alors que le marché du transport de marchandises est en croissance. Cargo perd des clients parce que ses prestations sont jugées insuffisantes. Il est donc plus que nécessaire de cesser ces réorganisations permanentes qui n'ont rien apporté d'utile et de durable, sinon une profonde insécurité.»

Avec l'entrée dans l'actionnariat de quatre transporteurs privés, le partenariat social pourrait devenir plus compliqué, mais les revendications du SEV sont claires. «La CCT Cargo ne doit pas

triser le rail, un changement de culture est obligatoire», a insisté Giorgio Tuti. Il a rappelé que les CFF auraient pu savoir depuis longtemps qu'il y aurait une vague de départs à la retraite dans les 4 à 6 prochaines années. Ce sont en effet quelque 10 000 personnes qu'il faudra remplacer. «Les CFF sont devant un défi qui était prévisible.»

De son côté, Barbara Spalinger a évoqué les discussions récentes «où on nous abreuve de présentations powerpoint mais en fin de compte, j'ai l'impression que le management ne connaît pas sa boîte. Je n'y ai jamais travaillé et il me semble que je la connais mieux que certains cadres, grâce aux informations que vous nous donnez.» Elle a enchaîné avec une anecdote qui prêterait à sourire mais qui n'a rien de drôle. «J'ai voulu connaître la liste exacte des réorganisations actuelles chez Voyageurs. Je ne l'ai toujours pas reçue...» La vice-présidente a aussi profité de la conférence CCT pour remercier Manuel Avallone. «Il a négocié plusieurs CCT, la dernière négociation a duré 9 mois au lieu de 6

mois. Elle fut exigeante. Il a réussi. Il fait de la plongée. Dans quelques mois il aura peut-être envie de se replonger dans l'ambiance des CFF...» Il a donc reçu une bombonne de «Dicke luft de la Hilferstrasse», soit de l'atmosphère lourde, pesante. Les délégué-e-s lui ont adressé une standing ovation bien méritée.

Plus de salaire

Patrick Kummer, en charge des unités centrales aux CFF, CFF Immobilier et membre du groupe Salaire au SEV a présenté l'état d'avancement des discussions sur la refonte du système salarial. «Nous avons eu une première séance fin septembre mais les CFF n'ont rien présenté de concret, sauf pour certaines approches de base. Les négociations devraient commencer au deuxième trimestre de 2020. Le SEV fera ses propres propositions pour améliorer le système de rémunération.»

La conférence CCT s'est d'ailleurs exprimée clairement sur le sujet: il ne doit plus y avoir de courbe salariale séparée entre les mécaniciens de locomotive et le reste du personnel. La progression salariale doit être plus rapide pour passer du minimum au maximum de la classe salariale. Les métiers doivent être valorisés. Dans certains secteurs - comme la vente et les assistants-clientèle - les développements laissent penser qu'on veut dévaloriser ces professions. Ce qui a suscité cette question: «L'employeur semble savoir qu'il a besoin de personnel et au même moment il semble envisager de dévaloriser certaines professions. Quelque chose m'échappe...» En outre, un travail de conviction doit être fait pour relever les salaires des apprentis chez login formation professionnelle SA qui stagnent depuis plus de 15 ans. Les métiers du rail doivent redevenir plus attractifs en termes de salaires.

Au-delà du système salarial, les délégué-e-s exigent une hausse générale des salaires pour pallier les hausses de primes de caisse-maladie et des loyers.

être péjorée et il n'y a aucune raison de séparer celle de Cargo et celle des CFF. Le personnel est sous pression, ses compétences ne sont pas valorisées et il ne sait pas de quoi son avenir sera fait. La résistance des employé-e-s de Cargo sera nécessaire avec le soutien des collègues des autres divisions», a poursuivi Philipp Hadorn.

Barbara Spalinger souligne qu'une réorganisation chasse l'autre depuis bientôt 20 ans, apparemment sans succès. «Nous ne nous contenterons donc pas d'examiner de près les pertes d'emplois de collègues expérimentés, mais nous ferons également part clairement de ce que nous en pensons.»

En conclusion, Giorgio Tuti a insisté sur le fait que c'est le personnel qui fait le succès de l'entreprise et pas l'inverse. Que ce soit chez Cargo ou aux CFF.

COLLOQUE DE OUESTRAIL

La vague verte boostera-t-elle le fret ferroviaire ?

Alberto Cherubini
journal@sev-online.ch

CFF Cargo a ouvert son actionnariat à des entreprises privées et les points de desserte diminuent, l'association OuestRail a mis sur pied son colloque annuel sur le thème « Desserte marchandises, quelle qualité à quel coût ? ». Le colloque s'est tenu le 8 novembre à Yverdon-les-Bains sous la présidence du conseiller aux Etats jurassien Claude Hêche. Il en est ressorti que la vague verte des dernières élections fédérales pourrait redonner des couleurs au fret ferroviaire.

Durant les 20 prochaines années, le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications) prévoit que le trafic marchandises va augmenter de 37% (en tonnes-kilomètres). La croissance de la population et l'expansion économique sont les principales causes de cette augmentation. Parallèlement, toujours selon le DETEC, le trafic des voyageurs va augmenter de 25%. Pour Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, le fret ferroviaire pourra bénéficier de l'augmentation du trafic marchandises

uniquement si le réseau ferroviaire et ses infrastructures se développent. Sinon ce sont les entreprises de transports routiers qui accapareront le marché. Une option qui n'est pas en adéquation avec la vague verte des dernières élections fédérales a fait remarquer la cheffe du Conseil d'Etat vaudois.

Le train, c'est bon pour le climat

Andreas Minder est un dirigeant de Sucre Suisse SA. Il est responsable de la logistique des betteraves. Durant le colloque d'OuestRail, il a relevé « que d'octobre à décembre, environ 700 trains complets de betteraves sont acheminés jusqu'aux usines d'Aarberg et de Frauenfeld. Mais si les quais de chargement se situent à plus de 80 km des champs, c'est financièrement plus intéressant pour les producteurs de transporter leurs betteraves sur des camions. » Par ce simple exemple, Andreas Minder a mis le doigt sur un point essentiel du transport des marchandises : la complémentarité rail - route. Une complémentarité soulignée par Thierry Gaschen, directeur logistique chez Ciments Vigier SA : « Nos marchés sont dynamiques, nous avons besoin de flexibilité, pour cela nous travaillons beaucoup avec le transport combiné rail - route. Pour les trajets longue distance nous préférons le train, il



permet de diminuer notre empreinte carbone. »

« Nos voisins nous envient... »

Le fait que les camions ne peuvent pas rouler de 22 heures à 5 heures du matin ainsi que les week-ends est clairement un élément qui joue en faveur du rail a déclaré Nicolas Baer, membre dirigeant de l'entreprise familiale Planzer Transports SA. « Notre entreprise fait partie de Swiss Combi SA qui détient désormais le 35% des actions de CFF Cargo SA. Nous sommes convaincus que le système ferroviaire helvétique a des atouts importants que nos pays voisins nous envient. »

...mais les régions périphériques trinquent

Nicolas Perrin est CEO de CFF Cargo SA depuis 2008. Il quittera son poste l'année prochaine. Lors de son exposé, il a relevé que le partenariat avec Swiss Combi SA renforcera la position de CFF Cargo SA sur le marché helvétique du transport marchandises. Jean-Claude Cochard, militant SEV chevronné, a reproché au CEO de CFF Cargo de désertier, à l'instar de ce qui se fait aux USA, des régions périphériques entières ainsi que l'Arc lémanique : « Il y a des régions dans notre pays où le trafic marchandises est mis cent-pour-cent de côté au détriment de l'envi-

ronnement. »

Le salut par les tunnels sous terrain ?

Un autre militant chevronné du SEV, l'ancien vice-président Michel Béguelin, se demande si la solution idéale pour contourner le problème de la saturation aussi bien du réseau ferré que des routes ne résiderait pas dans le fait d'enterrer les grands axes du fret ferroviaire. Michel Béguelin faisait bien entendu allusion au projet CST (Cargo sous terrain). Pierre-André Meyrat, directeur suppléant de l'Office fédéral des transports, a rappelé qu'il y a eu une procédure de consultation de la nouvelle loi fédérale sur le transport souterrain des marchandises. La procédure de consultation a pris fin le 10 juillet, les résultats seront connus d'ici quelques semaines. « Tout ce que je peux dire, c'est que ce projet de loi a reçu un excellent accueil aussi bien de la part des clients que du lobby des camionneurs », a précisé Pierre-André Meyrat. La conseillère d'Etat Nuria Gorrite a relevé que les cantons sont également favorables au projet Cargo sous terrain. « Mais en attendant les tunnels, il est urgent de doubler la ligne Lausanne - Genève pour délester le trafic ferroviaire voyageurs et permettre une amélioration du fret ferroviaire entre les deux principales villes romandes. »

Peter Moor
journal@sev-online.ch

Lors d'une table ronde sur les conséquences de la participation du secteur privé dans CFF Cargo, les représentant-e-s de CFF Cargo ont fait montre d'un optimisme de rigueur, tandis que ceux du SEV avaient encore de la peine à croire qu'on en était réellement arrivé à la fin de vingt années de réorganisations.

La sous-fédération AS a récemment organisé à Olten, sur le thème « CFF Cargo SA à la croisée des chemins », une table ronde animée par Manfred Joss, rédacteur en chef de Radio 32, à laquelle ont participé, pour les CFF, Eveline Mürner, cheffe du personnel, ainsi que Markus Streckeisen, responsable Vente, et, pour le SEV, Barbara Spalinger, vice-présidente, ainsi que Philipp Hadorn secrétaire syndical, responsable du dossier Cargo.

L'élément à l'origine de cet événement a été la participation de Swiss Combi SA à CFF Cargo. À l'avenir, les quatre entreprises de transport Planzer, Swiss Camion, Bertschi et Galliker participeront pour 35 % au transport de marchandises des CFF. D'entrée de jeu, Eveline Mürner a fait remarquer que ce dossier était encore pendant à la Commission de la concurrence, raison pour laquelle la collaboration n'avait pas encore pu commencer.

« Une capitulation »

Philipp Hadorn, qui, non seu-

lement en qualité de secrétaire syndical, mais aussi en tant que conseiller national, s'est très activement occupé ces dernières années du transport de marchandises par le rail, a affirmé être d'accord que, dans la situation actuelle, on fasse ce pas. Selon lui, on a essayé d'améliorer quelques bases du transport de marchandises par le rail à travers la loi concernée. Mais il a tout de suite ajouté que le fait que Cargo n'ait pas pu trouver sa place au sein du groupe CFF revenait à une capitulation. Des propos que Barbara Spalinger a complété en ces termes : « L'avenir devra montrer que le pas accompli garde CFF Cargo en vie et que les emplois sont maintenus. » Cela, bien qu'il soit clair pour tout le monde que la réorganisation en cours prévoit à nouveau la suppression de 800 emplois, pour arriver à encore 1600 collaborateurs et collaboratrices en 2023.

Markus Streckeisen s'est pour sa part montré confiant : « Nous avons vraiment dû présenter chaque détail aux intéressés, et s'ils sont prêts maintenant à investir des sommes considérables, cela montre aussi qu'ils voient l'avenir sous un angle positif. » Il a également signalé que les mêmes transporteurs avaient repris à l'époque Cargo Domicile, et que cette reprise avait été un succès. « Pour nous, cela ouvre de toutes nouvelles perspectives : jusqu'à ce jour, le wagon de marchandises était notre unité la plus petite ; désormais, ce sera le paquet individuel. »

Pression sur les conditions

de travail

Barbara Spalinger a mis en garde contre le fait que les partenaires privés auront à l'avenir le dernier mot, malgré une participation minoritaire. On a déjà vécu cela avec CFF Cargo International. C'est pour cette raison qu'elle a des craintes pour le personnel : lors des négociations collectives, le SEV a dû s'engager, en cas de participation de tiers, à reprendre les négociations sur les conditions de travail de Cargo. « Les nouveaux actionnaires n'accepteront guère de différences entre leur personnel et celui des CFF. »

Markus Streckeisen s'est montré optimiste au sujet de la fin des réor-

SOUS-FÉDÉRATION AS

Faible espoir de voir la fin des perpétuelles réorganisations chez Cargo

organisations. Selon lui, les partenaires sont des entreprises familiales qui vivent depuis toujours la continuité. Elles se seraient en outre engagées à soutenir l'actuelle stratégie de CFF Cargo qui a pour objectif que le fret ferroviaire puisse autofinancer ses investissements à partir de 2023. Barbara Spalinger a complété ces propos comme suit : « Mon espoir est que CFF Cargo regarde enfin à nouveau ce qui se passe à la base ; ce qu'elle a négligé de faire pendant des années. »

Markus Streckeisen a évoqué les premiers succès enregistrés : on est parvenu à convenir de prix plus élevés avec certains clients, car ils vou-

laient absolument rester sur le rail. Il a ainsi été possible de maintenir des ponts de livraison qu'il était prévu de fermer.

Le personnel veut pouvoir rester fier

La discussion a fait apparaître que le scepticisme continuait à régner au sein du personnel. Plusieurs orateurs ont critiqué le fait qu'à cause des réorganisations continues de CFF Cargo, le personnel n'avait plus confiance dans l'entreprise. Son attente est claire : « Nous voulons des perspectives, nous voulons être fiers et pouvoir croire dans notre entreprise ! »

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS DE L'USS

Initiative pour une 13e rente AVS

Elisa Lanthaler / USS

Les délégué-e-s de l'Union syndicale suisse (USS) ont pris des décisions importantes lors de leur assemblée du 15 novembre dernier, en faveur d'un renforcement durable de l'AVS et pour faire progresser l'égalité pour les femmes. Les près de 100 syndicalistes ont aussi décidé de soutenir la grève pour le climat et d'exiger des mesures socialement équilibrées contre le changement climatique.

Au cours d'un débat intense, les délégué-e-s ont abordé l'initiative populaire pour une 13e rente AVS. « Avec cette initiative, nous faisons une proposition concrète et facile à mettre en œuvre afin de contrer les baisses de rentes du 2e pilier. Nous n'exigeons rien d'autre que de se rapprocher de l'objectif constitutionnel selon lequel l'AVS doit assurer les besoins de base », a déclaré le président de l'USS Pierre-Yves Maillard.

L'initiative est la réponse des syndicats au problème qui se fait de plus en plus ressentir au niveau des rentes. Car les rentes des caisses de pensions baissent d'année en année bien que les salarié-e-s paient souvent plus de cotisations. « La moitié des personnes qui sont parties à la retraite en 2017 doivent s'en sortir avec moins de 3600 francs par mois, avec l'AVS et la rente de la caisse de pensions », a expliqué la secrétaire

centrale de l'USS Gabriela Medici. La situation des rentes est particulièrement problématique pour les femmes: pour autant qu'elles touchent une rente du 2e pilier, celle-ci est en moyenne moitié moins élevée que celle des hommes. Et Gabriela Medici d'ajouter qu'une amélioration de l'AVS est dès lors d'une importance existentielle: « C'est la seule assurance sociale qui prend en compte, dans le calcul de la rente, le travail de soins et d'assistance non rémunéré. »

C'est pourquoi il faut une 13e rente AVS, de même qu'il existe un 13e salaire. L'initiative est « simple mais elle fait mouche»: elle demande le versement d'une rente de vieillesse supplémentaire, du même montant que la rente AVS perçue chaque mois. Cela correspond à une hausse mensuelle des rentes de 8,33%. En raison du caractère compensatoire de l'AVS, ce sont les bas et moyens revenus qui en profiteront le plus, et Gabriela Medici a donné un exemple à ce propos: « Une famille composée d'un conducteur de tram, d'une vendeuse à la Coop à temps partiel et d'un enfant toucherait grâce à l'initiative 300 francs de plus par mois en rente AVS. » L'initiative prévoit en outre que les bénéficiaires de prestations complémentaires profitent également de la 13e rente.

Contenir la privatisation

« Si l'on ne renforce pas le 1er pilier, nous assisterons à une privati-



Les délégué-e-s de l'USS se sont engagé-e-s pour renforcer l'AVS.

sation rampante de la prévoyance vieillesse à travers l'expansion du 3e pilier, ce qui mènera à une désolidarisation de la prévoyance vieillesse, » a évoqué pour sa part Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS. « Ceux qui peuvent se le permettre verseront plus dans leur 3e pilier. Les autres resteront en rade – car les rentes continueront de baisser. » Seules les personnes bien payées profiteront d'une telle privatisation, ainsi que les banques et les assurances.

Les délégué-e-s ont décidé par une grande majorité de lancer l'initiative telle qu'elle avait été proposée en début d'année par le comité de l'USS, rejetant ainsi la variante du SSP. Celle-ci voulait une augmentation de l'ensemble du 1er pilier, donc AI incluse. Indépendamment de la variante choisie, les délégué-e-s étaient tous d'accord dans leurs prises de parole sur l'importance de contrer de manière concrète les discussions sur une hausse de l'âge de la retraite et le démantèlement des prestations. « La discussion sur la hausse de l'âge de la retraite pour les femmes peu de temps après la grève des femmes* est hallucinante, malhonnête et cynique », s'est emportée la

présidente d'Unia Vania Alleva. De toute façon, la polémique sur les rentes n'est pas rapportée correctement par les médias. Car la question n'est pas de savoir combien d'argent il faut pour l'AVS mais de quelles prestations les gens ont besoin, s'agissant de leurs rentes. « Par cette initiative nous nous donnons les moyens de discuter enfin de ce que signifie réellement de devoir vivre avec une rente plus basse. » Le président VPT Gilbert d'Alessandro a clairement établi que les rentes en constante baisse et l'insécurité des caisses de pensions causent beaucoup de soucis parmi les membres. « Il est impératif de renforcer l'AVS. C'est le bon moment car nous avons l'argent: il dort dans les banques. »

Utiliser les bénéfices de la BNS

Les délégué-e-s de l'USS ont par ailleurs décidé que les bénéfices de la Banque nationale suisse doivent être mis à contribution pour financer l'AVS. Il s'agira d'œuvrer au Parlement afin de rallier des majorités en faveur de cette idée. Si la voie parlementaire devait échouer, l'USS examinera le lancement éventuel d'une initiative sur ce sujet.

On participe au mouvement climatique

Les délégué-e-s de l'USS ont conclu l'assemblée par un débat sur le changement climatique. « Ceci est urgent, et la jeunesse pour le climat nous a montré de quoi elle pouvait être capable », a déclaré la secrétaire centrale de l'USS Dore Heim. Les délégué-e-s ont adopté une résolution pour une participation syndicale au mouvement climatique. La population ressent déjà les conséquences des changements climatiques, particulièrement les salarié-e-s de la construction, de l'agriculture, des transports ainsi que dans le domaine des soins et de l'assistance. Une Suisse climatiquement neutre est technologiquement et économiquement possible si la main publique et les employeurs sont prêts à réaliser certains investissements. Les syndicalistes soulignent que pour cela, des mesures socialement supportables

sont nécessaires. Les revenus de la population sont aujourd'hui fortement marqués par les coûts de la santé croissants et les loyers élevés. « La réduction des gaz à effet de serre doit par conséquent se faire davantage à travers des prescriptions techniques et des objectifs plus exigeants en matière d'émissions. Les taxes supplémentaires doivent être intégralement redistribuées. La Confédération doit financer d'éventuels programmes d'encouragement avec ses ressources générales. Car seule une large acceptation dans la population garantira que nous avancerons rapidement. »

L'USS et ses syndicats appellent les membres à s'impliquer sur les lieux de travail le 15 mai prochain en faveur de la protection du climat, et à faire une grève d'avertissement d'une heure ou une action pendant le temps de travail.

COMMISSION DE JEUNESSE

La jeunesse SEV du futur

Karin Taglang Seize jeunes se rencontrent dans la salle du comité au secrétariat central du SEV, sur invitation de la responsable des jeunes, Xenja Widmer. Tout cela dans la bonne humeur, bien que certains sont plutôt fatigués. En effet, ils se sont retrouvés pour une raclette le soir précédent. Un thème prépondérant est à l'ordre du jour de la deuxième journée de retraite de la jeunesse SEV: l'avenir de la commission de jeunesse SEV.

Les représentants et représentantes de la jeunesse discutent en quatre petits groupes sur la question de savoir comment la commission de jeunesse doit se positionner à l'avenir. Toutes les sous-fédérations sont représentées parmi ces jeunes, sauf la VPT. Ils réfléchissent comment améliorer le réseau entre les sous-fédérations. Un problème est connu: le personnel CFF reçoit des jours de congé payés pour les activités syndicales – séances dans le cadre de la jeunesse SEV incluses –, alors que ce n'est pas le cas pour les collaborateurs des autres ETC qui doivent prendre sur leur temps libre pour les activités syndicales. Xenja Widmer est consciente de ce problème et est en pourparlers avec la VPT pour essayer de motiver davantage de membres de cette sous-fédération à participer aux séances de la commission de jeunesse.

Selon Jordi D'Alessandro, président ZPV Fribourg et représentant des jeunes au comité SEV, il ne faut pas uniquement se focaliser sur une représentation de chaque sous-fédération, mais bien plus sur la thématique des jeunes en général et des transports publics. C'est également l'avis de Yasmin Furrer de la ZPV: « La question essentielle est plutôt la suivante: comment intéresser et motiver les jeunes pour le SEV et nos événements? » Cette question suscite un large écho et pratiquement chaque participant donne son avis.

L'expérience a montré l'année dernière que les séances de la commission sont plus populaires que les activités ludiques telles que par exemple le traditionnel week-end de luge annuel. Les participants veulent que la commission de jeunesse soit un organe syndical qui permette aux jeunes de s'exprimer dans la branche des transports publics. « Nous voulons façonner activement notre avenir », affirme Yasmin Furrer.



En petits groupes on planifie avec assiduité et on discute. Sur la photo: Elif Yüce.

Véritable égalité des chances

Plus d'un demi million de personnes ont participé le 14 juin à la grève des femmes*. Ce mouvement doit maintenant être concrétisé. Les délégué-e-s de l'USS se sont clairement exprimé-e-s en faveur de l'élaboration d'un programme d'action. « Celui-ci doit se concentrer sur le cœur du problème: il faut améliorer la situation dans les domaines de la garde d'enfants, des soins et de l'assistance », a déclaré la secrétaire centrale USS en charge du dossier Regula Bühlmann. Ce travail est en majorité assumé par des femmes. Une véritable égalité des chances pour les femmes dans le

monde du travail n'est possible que si des «services de garde de qualité, dans le cadre du service public, sont accessibles à tout le monde à un prix raisonnable», lit-on dans le texte adopté. De plus, la responsabilité de la prise en charge des enfants et des adultes qui en ont besoin doit être répartie à parts égales entre hommes et femmes. Pour l'USS, il est par ailleurs indispensable que le travail de garde, de soins et d'assistance soit globalement revalorisé. Il faut en outre que les conditions de travail et les salaires s'améliorent dans les professions concernées.

TRAINS DE NUIT

« Il faut une volonté politique »



Peter Moor
journal@sev-online.ch

Un entrepreneur de chemin de fer, un écologiste et un politicien sont d'accord : il existe une demande pour des trains de nuit. Mais pour que ces derniers soient économiquement possibles, le soutien des politiques est nécessaire.

Des trains de nuit roulent sur toute la planète. Mais, justement en Europe occidentale, dont le réseau ferroviaire est pourtant bien développé, l'offre en trains de nuit a largement disparu. La concurrence avec les vols à bas prix et les trains à grande vitesse qui circulent pendant la journée a entraîné la suppression de nombreux trains ces dernières années ; cela, avant tout à cause de la Deutsche Bahn qui a supprimé sa filiale City-NightLine.

Lors d'une manifestation de « Bahnjournalisten Schweiz », tous les intervenant-e-s se sont trouvés d'accord pour dire qu'il existe un besoin de liaisons ferroviaires nocturnes supplémentaires, même si l'engouement dû au mouvement pour l'environnement devait se mettre à faiblir. Les principaux acteurs que sont les CFF et l'ÖBB ont toutefois brillé par leur absence lors de cette rencontre, car ils ne voulaient pas encore dévoiler leurs secrets.

Liaisons vers Hambourg et Berlin maintenues

Dans sa présentation, Joachim Holstein, un cofondateur de l'organisation « Back on Track », a clairement constaté que les trains de nuit de la Deutsche Bahn ne sont pas simplement « morts », mais ont été dénigrés, négligés ou, selon ses propres termes « laminés ». L'ÖBB a ensuite repris une partie du réseau et des véhicules, ce qui, pour la Suisse, signifie qu'au moins les trains de nuit à destination de Hambourg et de Berlin sont maintenus, en plus de ceux qui vont en Autriche et, pour une part, au-delà, vers l'est. Il n'y a par contre plus de trains de nuit vers le nord, l'ouest et le sud de l'Europe.

L'entreprise Stadler a fabriqué ces dernières années des wagons-lits pour les chemins de fer azerbaïdjanais et y voit un certain potentiel. « Il s'agit d'un produit de niche, mais qui a de l'avenir », a affirmé son responsable des ventes, Matthias Stöhr. Celui-ci a cependant lui-même aussi souligné que, pour que les trains de nuit puissent concurrencer l'avion, il fallait qu'il y ait une volonté politique. Greta Stieger d'« actif-tra-

fic » a été plus concrète encore : la Suisse doit introduire une taxe sur les billets d'avion. Le Conseil des Etats y a déjà dit oui et maintenant, c'est au tour du Conseil national. Mais d'autres mesures d'incitation sont aussi nécessaires, selon elle, comme un impôt européen sur le kérosène. « Globalement, nous avons besoin de la vérité des coûts dans le trafic aérien ainsi que du principe du pollueur-payeur relativement à l'impact environnemental », a-t-elle déclaré.

En comparaison avec le trafic aérien, le rail supporte, avec la TVA, des procédures d'homologation des véhicules complexes et, surtout, les prix des sillons, des charges qui sont lourdes. Du point de vue des opérateurs ferroviaires et des économistes, les acteurs politiques ont en main, concernant les prix des sillons, le levier le plus simple pour rendre les trains de nuit plus attractifs. Les spécialistes n'étaient certes pas d'accord sur la part du prix du sillon dans les coûts totaux d'un train de nuit, mais une chose est certaine : celui-ci est le facteur de coût central et peut être politiquement influencé.

La reprise se dessine

Plusieurs intervenant-e-s ont souligné les avantages que présentent les trains de nuit : ils comblent une lacune entre le dernier et le premier train de jour, permettent d'arriver à destination à temps à des réunions et offrent un grand choix en matière de confort. Si des trains à grande vitesse étaient aussi utilisés comme trains de nuit, l'offre pourrait être étoffée, mais une vitesse supérieure à 200 km/h est considérée comme irréaliste pour des raisons de confort.

Quelles sont les prochaines étapes ? L'ÖBB a déjà commandé du matériel roulant supplémentaire, qui sera sans doute disponible dans environ deux ans. Dans plusieurs pays européens, des interventions demandent le développement des réseaux de nuit ; en Suède et en France, des décisions en faveur des trains de nuit ont déjà été prises. La pression politique reste élevée. Ainsi, par exemple, l'organisation « Objectif train de nuit », s'engage pour un train de nuit Barcelone-Avignon-Suisse-Francfort. L'organisation « actif-trafic » continuera à être active en Suisse et à se consacrer à l'objectif de favoriser le passage de l'avion au train.

Plus d'info sur le trafic aérien et la protection du climat :
www.aviation-verite.ch

JURA

Mise au concours: « On pensait les TP intouchables »

Vivian Bologna L'appel d'offres des lignes de bus jurassiennes se termine le 28 novembre. A quelques jours de la date butoir, Jean-Charles Froidevaux témoigne. Conducteur de bus aux Chemins de fer du Jura (CJ), il évoque sans détours ce dossier: « Lors de l'annonce de la volonté de mettre les lignes au concours, mes collègues et moi on n'a pas forcément réagi. On a eu des difficultés à voir le danger qui guettait. On pensait que les transports publics étaient intouchables. D'ailleurs, dans la population nombre de personnes que j'ai rencontrées ne voyaient pas vraiment le problème et estimaient qu'on ne risquait rien du tout. » C'était en été 2017. De l'eau a coulé sous les ponts depuis. Aux CJ depuis deux ans et demi, il a travaillé auparavant une année durant chez CarPostal après que la Poste eut externalisé son service de livraison de courrier par camion où Jean-Charles était employé.

« Aujourd'hui, on voit bien où est le danger. Qu'on travaille aux CJ ou à CarPostal on est soumis à des CCT de valeur comparable. Si une entreprise étrangère obtient le marché, il n'y a aucune garantie de bénéficier d'une CCT. Le gouvernement jurassien a trahi la volonté populaire. 4000 personnes ont signé la pétition demandant le respect des CCT existantes, des CJ et de CarPostal. Et le gouvernement balaie d'un revers de la main la volonté du Parlement qui a voté une motion allant dans le même sens que la pétition! Le canton se cache derrière des arguments juridiques pour ne respecter la volonté parlementaire. » Une péjoration des conditions d'engagement est bien réelle si le personnel doit changer d'employeur. « Et je n'ai pas envie de changer de boîte. Je suis attaché à mon employeur », souligne le citoyen de Saignelégier.



Jean-Charles Froidevaux, conducteur CJ, et Frédéric Zanetta, conducteur de bus CarPostal le 12 septembre à Delémont.

Le dumping que favorise le canton du Jura aura au moins réussi à fédérer les conducteurs de CarPostal et ceux des CJ. Unis derrière une même lutte pour défendre leurs CCT. Le canton aurait pu les inscrire dans l'appel d'offres comme conditions pour soumissionner - comme il a d'ailleurs inscrit la CCT cadre bernoise pour les lignes transcantoniales - mais il ne l'a pas fait.

Les conducteurs et conductrices ne relâchent pas la pression et préparent déjà la prochaine action symbolique.

Signe la pétition de soutien sur sev-online.ch/solidarite

ANGLE DROIT

Avertissement sans date d'expiration

§ Team d'assistance judiciaire du SEV

Alain n'en revient pas: son employeur, une entreprise privée de logistique, le réprimande par e-mail pour son comportement. Un avertissement est formulé dans le message électronique. « Si, à l'avenir, un cas de non-respect de vos devoirs doit à nouveau se produire, l'employeur se réserve le droit de prononcer un licenciement à votre rencontre ». Alain bute sur la dernière phrase. Doit-il supporter cette épée de Damoclès pour le restant de son temps d'engagement dans cette entreprise? Est-ce qu'un avertissement sans date d'expiration est permis sur le plan juridique?

Si un collaborateur ne respecte pas les directives de l'employeur, ce dernier peut prononcer une mesure disciplinaire qui peut aussi inclure un avertissement. L'employeur doit alors réprimander son collaborateur pour le non-respect des devoirs clairement, de manière à écarter tout malentendu. Il peut le menacer de devoir prendre des dispositions plus sévères si le problème perdure, on parle alors de licenciement ou de réparation des dommages. L'avertissement ne doit revêtir aucune forme particulière, par e-mail comme ici.

Après un avertissement l'employeur peut théoriquement licencier son employé même si ce dernier se comporte de manière irréprochable par la suite. Toutefois s'il n'y a pas d'autres motifs ou des faits nouveaux par rap-

port à ce qui est reproché dans l'avertissement, on peut se demander s'il ne s'agit pas d'un licenciement abusif. Mais si après l'avertissement il y a récidive ou si d'autres manquements sont constatés, l'employeur peut mettre en oeuvre sa menace. Ici le facteur temps joue un rôle: si l'avertissement a été donné depuis un bon moment déjà, il ne pourra jouer qu'un rôle moindre dans les motifs de licenciement.

Dès lors, un avertissement sans date d'expiration comporte un caractère arbitraire et peut être source de tracasseries, et ceci va à l'encontre du devoir d'assistance de l'employeur. Combien de temps cet avertissement va être conservé dans le dossier personnel? Selon la Loi sur la protection des données, il faut évaluer si, et dans quelle mesure, au fil du temps l'avertissement est encore d'une quelconque importance pour les rapports de travail. En cas de conflit, c'est le juge qui devra décider, en prenant en considération toutes les circonstances.

Le préposé fédéral à la protection des données et à la transparence recommande un examen régulier du dossier personnel à intervalles de deux ans. Notez bien: ceci est une simple recommandation et non pas une prescription. Si l'employeur l'utilise comme moyen de pression pour pouvoir ramener l'employé « dans le droit chemin » à tout moment, ça ne serait pas admissible et Alain serait alors bien avisé de s'adresser au service d'assistance judiciaire professionnelle du SEV!



AUGUST FUST

16 jours plus vieux que le SEV

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le 14 novembre, la Lokführer-Stamme de St-Gall a fêté dans l'ancienne remise de locs le 100ème anniversaire d'August Fust, membre SEV depuis plus de 74 ans et mécanicien en retraite (active) depuis 1984. Rencontre.

Nous avons discuté avec notre collègue saint-gallois dans son appartement de la Haselstrasse qu'il a acquis, alors flambant neuf, 45 ans plus tôt avec son épouse. Cette dernière est décédée il y a onze ans déjà, mais August a pu rester chez lui grâce à l'aide de ses deux enfants et d'une voisine. Il a l'œil vif et l'esprit malicieux, et plein d'anecdotes à raconter. Comme par exemple la fois où il conduisit « l'éléphant » à St-Gall en direction de la gare de triage, lorsque les freins ont lâché en pleine descente. « Les employés de manoeuvre ont pris leurs jambes à leur cou et la loc s'est immobilisée juste devant le heurtoir. C'était un boulon qui manquait dans la timonerie du frein. J'ai conduit la loc au dé-

pôt, le boulon a été remplacé et les freins ont de nouveau fonctionné », raconte-t-il en riant.

Il n'oubliera jamais ce 1er novembre 1944 où les prisonniers ont été échangés: « Je travaillais tôt le matin en tant que chauffeur de loc sur un train qui transportait des Allemands blessés et malades vers Constance. Là-bas y avait de la musique militaire. Les blessés étaient disposés sur des couvertures et des civières, il y avait beaucoup de personnes amputées d'un membre, on leur donnait des fleurs pour les reconforter. » Et des prisonniers français attendaient dans un train d'être emmenés en Suisse. « Ils étaient surveillés par les SS et restaient muets comme des carpes. » August se rappelle avoir tout juste réussi à monter vers Kreuzlingen avec sa loc parce qu'il avait du charbon de mauvaise qualité (du lignite). « A Kreuzlingen on a ouvert les fenêtres et les Français étaient en pleine allégresse, il se sont mis à faire de la musique. Ils n'avaient pas mangé ni bu depuis plus de 24 heures et ont reçu des bénévoles de la Croix-Rouge du thé et des sandwiches au jambon, et des cigarettes. La



beaucoup à faire durant la guerre. Beaucoup de chauffeurs ont dû attendre durant des années de pouvoir passer mécaniciens de locs, poste au statut beaucoup plus sûr. Entretemps ils étaient transférés dans les ateliers ou dans d'autres dépôts. Le salaire était très bas: « En 1947 je gagnais 8 fr. 11 par jour et ensuite, en tant que mécanicien, pas beaucoup plus. Il fallait encore déduire les cotisations de la caisse maladie, de la caisse de pensions et de l'assurance-chômage. » Les nombreux services du matin et du soir, le travail avec le charbon, la poussière et le froid en hiver étaient durs à supporter. Quelques chauffeurs de locs se sont engagés dans la police. Le représentant du SEV à Zurich ne montrait pas beaucoup d'intérêt pour les problèmes des chauffeurs. Ainsi August et deux de ses collègues furent recrutés par le syndicat chrétien GCV. A Romanshorn il est ensuite passé au SEV dès le 1er avril 1945, « parce que là-bas, personne ne voulait rien savoir du GCV. » Il a aussi travaillé à Rorschach, à Winterthur puis à St-Gall, où il a pu faire la formation de mécanicien dès août 1947.

En 1948 il a épousé Josi, 29 ans, une fille de paysan de montagne qui travaillait en tant que serveuse au buffet de la gare de St-Gall. « Après mon départ à la retraite en 1984, je suis devenu paysan à plein temps. » Cela allait de pair avec son deuxième hobby: la randonnée.

Jusqu'à l'année dernière, August prenait le train deux fois par semaine à travers tout le pays, et parfois il se trompait de train... « Mais j'ai toujours réussi à rentrer à la maison! » Aujourd'hui il n'arrive plus à lire même avec une loupe et doit donc se faire accompagner. De plus il s'est fait une fracture en mars dernier en tombant. Mais il n'est pas du genre à baisser les bras.

population de Kreuzlingen est aussi venue pour apporter à manger. » La scène était touchante, elle a duré un bon moment et le train est arrivé seulement tard le soir à Romanshorn.

Salaire horaire de trois centimes

August était fils de boulanger, il a grandi à Niederhelfenschwil (SG). Il n'a pas appris le métier de boulanger parce que son père avait recueilli un cousin orphelin à la boulangerie. Il a donc suivi dès 1935 une formation de serrurier sur machine à Winthertour. « Durant la première année je gagnais 3 centimes de l'heure, puis chaque année j'ai eu 2 centimes de plus. » Même à cette époque c'était un salaire de misère car un repas à la maison des compagnons coûtait 3 francs par jour, et la chambre chez sa logeuse 30 francs par

mois. Le jeune apprenti dépendait donc encore de ses parents sur le plan financier. Il rentrait à la maison sur son vélo chaque samedi midi après le travail. « Souvent je passais d'abord chez mon grand-père car il me donnait parfois une pièce de cent sous. » Maintenant qu'il est arrière-grand-père, August a conservé cette tradition avec ses arrière-petits-enfants (6 et 4 ans).

En 1939, lors de la mobilisation, il a été renvoyé à la maison après 3 jours. « Nous étions plus de 3000 soldats à Sarnen et il n'y avait à manger que pour 300. » En 1941, il est engagé dans une fabrique de machines puis en juillet 1942, il a intégré les CFF en tant qu'aide mécanicien de locs et chauffeur de locs à Zurich.

Le trafic voyageurs n'a pas donné

Publicité

100 ans

1919 **Ce 6/8 II Krokodil** 2019

La montre anniversaire

DOS RAFFINÉ:
Chaque montre est numérotée individuellement

ECRIN DE PRÉSENTATION:
Cette montre vous est livrée dans un écrin de belle qualité avec un certificat d'authenticité numéroté

DÉTAILS INTÉRESSANTS

L'ÉVÉNEMENT: en 2019 on fête le 100ème anniversaire de la Ce 6/8 II.

LE TIRAGE LIMITÉ: la montre est à tirage limité pour le monde entier et a été numérotée individuellement.

INFORMATIONS IMPORTANTES: le boîtier a été fabriqué en très bel acier inoxydable. Il est équipé d'une fonction chronomètre et le cadran a été créé en s'inspirant du poste de conduite d'une Ce 6/8 II. De même la silhouette de la Ce 6/8 II est partie intégrante du cadran.

Prix du produit: Fr. 199.80
ou 3 mensualités de Fr. 66.60 (+ Fr. 11.90 Expédition et Service)
Numéro du produit: 578-FAN15.01

100 ans Ce 6/8 II Crocodile

Hommage à l'art des ingénieurs suisses

Diamètre : env. 4 cm

Tirage limité pour le monde entier

La montre „Ce 6/8 II Crocodile“ fait revivre la grande époque de cette icône du Gothard et va enthousiasmer tous les fans du chemin de fer. Elle se distingue par son mouvement à quartz précis et un cadran original avec des éléments de la cabine de conduite d'une Ce 6/8 II. Cette édition spéciale est à tirage limité pour le monde entier. Mieux vaut donc réserver rapidement!

BON DE COMMANDE EXCLUSIF
Répondez avant le 31 décembre 2019

N° de référence: 62282 / 578-FAN15.01

Oui, je commande la montre „Ce 6/8 II Crocodile“

Je désire une facture totale mensualités

Nom/Prénom A compléter en caractères d'imprimerie _____

N°/Rue _____

CP/Localité _____

E-mail _____

Signature _____ Téléphone _____

Protection des données: Vous trouverez sur www.bradford.ch/datenschutz des informations détaillées sur la protection des données. Nous ne vous transmettrons aucune offre de Bradford Exchange par e-mail, téléphone ou SMS. Vous pouvez modifier à tout moment la façon dont vous préférez être contacté, en nous contactant à l'adresse ou numéro de téléphone ci-contre. Au cas où vous ne souhaiteriez pas non plus recevoir d'offres par courrier, veuillez nous en faire part par téléphone, e-mail ou lettre.

GARANTIE DE REPRISE DE 120 JOURS

Pour commander en ligne:
n° de référence: 62282

Pour une livraison garantie avant Noël, veuillez commander par téléphone ou en ligne jusqu'au 13 décembre 2019!

www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

A retourner à: **The Bradford Exchange, Ltd.** • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Tél. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

Sections

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.

3.12
PV Neuchâtel

Fête de fin d'année à l'Hôtel des Communes des Geneveys-sur-Coffrane. 12 h : repas de midi au prix de 25 fr. : salade mêlée - jambon grillé sauce Madeira - nouilles et légumes - dessert. Café offert par la section. 14h30 : film et photos ferroviaires et distribution des diplômes. Pour le repas, inscription jusqu'au 27 novembre au 032 725 01 24 ou grandchamp@bluewin.ch

4.12
PV Vaud

Chères et chers collègues, nous avons le plaisir de vous inviter à notre traditionnelle fête de Noël de la section qui aura lieu dès 14h à la Salle du Cazard, Pl. du Marché 15, à Lausanne: à 5' du M2, station Riponne-Béjart. L'Ensemble musical d'Etagnières ouvrira les festivités. Nous aurons ensuite le plaisir de remettre l'insigne de fidélité aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires 2019, pour 50, 60 et 70 ans de sociétariat. Notre collègue Pierre-Alain Combremont, nous apportera son traditionnel message de Noël. La 2ème partie sera animée par les bonnes histoires et chansons vaudoises de notre président, en alternance avec l'Ensemble musical. Comme d'habitude, friandises et boissons vous tendront les bras. Nous vous attendons nombreux à ces retrouvailles auxquelles votre compagne ou compagnon est invité cordialement. A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents, nous souhaitons d'ores et déjà, une bonne fin d'année à vous et vos familles et tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2020.

Le comité

4.12
VPT Jura

Assemblée générale à 18h au Restau-

rant de la Clef aux Reussilles. Vous êtes cordialement invité à participer à cette importante assemblée, particulièrement pour les chauffeurs de bus. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux.

Un repas sera servi au terme de cette réunion sur inscription auprès du secrétaire Alain Gigon.

5.12
PV Jura

Le comité se fait un plaisir de vous inviter à notre traditionnelle fête de la Saint-Nicolas qui se déroulera le jeudi 5 décembre dès 11h45 au café Chez la Dette à Bassecourt (Ancienement le Jura). Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et musicale, ainsi que notre tombola. Ce n'est pas nécessaire d'apporter un lot. Le dessert est compris dans le menu. Par contre, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi. Inscription jusqu'au 30 novembre auprès du président Emile Lachat : 079 384.69.74 ou emile.lachat@bluewin.ch. Avec les amicales salutations du comité, qui espère vous retrouver nombreux.

5.12
PV Valais

La PV Valais vous convie à sa fête de Noël à la salle communale de Martigny le 5 décembre. Programme/déroulement: 11h30, ouverture des portes, vente des coupons pour la tombola et apéritif. Dès 12h, repas en commun, entrée, plat principal et dessert. Un ½ lt de vin rouge pour deux personnes, eau minérale et café. Dans le courant de l'après-midi, remise des diplômes d'honneur aux jubilaires et tombola. Prix: Frs. 30.00 par personne. Clôture: Vers 16.30h environ. Tous les membres du comité se réjouissent déjà de vous voir en nombre et de pouvoir passer un moment agréable avec vous.

Délai des inscriptions: Jusqu'au jeudi 28 novembre 2019 chez: Walter Schmid, Spitalweg 23, 3902 Glis, téléphone 027 923 54 31 ou 079 872 38 37, ou wal.schmid@bluewin.ch

5.12
PV Biel/Bienne

La Fête de la Saint-Nicolas aura lieu au Restaurant Bahnhof Brügg, (bus no. 7 ou train le jeudi 5 décembre dès 14h. Le groupe musical «die Oldies» de St. Antoni / FR encadrera notre fête et le Choeur d'hommes des cheminots pensionnés interprétera quelques chants. Après la remise des diplômes d'honneur aux membres ayant 40, 50, 60 et 70 ans de socié-

tariat SEV, il restera suffisamment de temps pour la discussion et les échanges de souvenirs. Tous les partenaires des membres sont également invités à notre fête contre une contribution de 20 fr. pour les frais divers. La collation de l'après-midi est offerte aux membres de la PV-SEV, aux chanteurs et aux musiciens. Les boissons sont à la charge des participants. Le comité vous attend nombreux.

8.12
TL et LEB

Chers collègues et membres, la fin de l'année approche et le traditionnel Arbre de Noël de nos sections syndicales également. Pour la grande joie des enfants, nous les invitons à venir fêter le Noël des sections SEV tl et leb. Pour tous vos enfants jusqu'à 12 ans (2007-2019), vous pouvez envoyer les inscriptions par e-mail à : [Carmelo Scuderi scucar@gmail.com](mailto:Carmelo.Scuderi.scucar@gmail.com) ou Thierry Gay-Crosier

gaycrosier@bluewin.ch en mentionnant ton nom, prénom et N° d'agent tl, le prénom de ton (tes) enfant(s), spécifie si c'est un garçon ou une fille, l'année de naissance.

Tu recevras, par courriel, une confirmation de l'inscription sous forme d'invitation, à présenter le 8 décembre. Il est également possible d'inscrire les enfants dont le(s) parent(s) ne sont pas membres du syndicat, moyennant une participation aux frais d'organisation de 50.- CHF par enfant. Le délai impératif d'inscription est fixé au 25 novembre 2019. Les cadeaux des enfants inscrits devront être retirés le 8 décembre 2019 de 10h à 13h. Pour les collègues dans l'impossibilité de venir retirer le cadeau de leur enfant, ils sont priés de s'annoncer aux contacts ci-dessus.

ATTENTION : Les cadeaux non retirés le jour de la manifestation seront offerts à une œuvre de bienfaisance directement au terme de la journée.

Les comités des sections tl et leb

10.12
PV Genève

Le Noël de la section vous attend mardi 10 décembre dès 10h30 à l'UOG (place des Grottes 3 à Genève). Venez profiter d'un moment de camaraderie et de détente. Nous fêterons les collègues qui ont 40/50/60 et 70 ans de SEV. Apéritif dès 11h30, vous pouvez aussi nous rejoindre à ce moment-là. Le repas suivra dès 12h15 (au fourneau notre ami cuisinier Pascal Kaltenrieder). Animation musicale. Inscriptions au 022 796 33 50 ou 022 796 40 02. Délai : vendredi 06 décembre. La participation financière sera de 20 fr. (apéritif/repas/café et une demi-bouteille de vin pour 2 personnes). Votre geste de solidarité en faveur de « Partage » pour ceux qui n'ont pas notre chance est compris dans cette somme.

Il sera possible d'acheter l'agenda SEV 2020 directement auprès du trésorier Dédé Broye.

Le comité

RRETRAITÉS TL, METRO, VILLE DE LAUSANNE ET LEB

Sortie chasse et visite de l'Arche de Noé

Yvan Rosset En date du 15 octobre 2019, 40 personnes étaient au départ du Vélodrome ou des Croisettes, malgré le temps maussade et pluvieux. La bonne humeur était de mise. Par contre, nous déplorons l'absence et le peu d'intérêt de la part des collègues de notre société pour nos sorties que nous prenons la peine de préparer.

Nous prenons la direction de Vicques qui se trouve dans le Jura pour visiter «L'Arche de Noé», chez le Taxidermiste Christian Schneiter. Mais avant la visite, le café-croissants a été la bienvenue pour se restaurer. En fin de matinée, nous repartons en direction de Corban pour se rendre au restaurant de la Croix Fédérale où

un bon repas chasse nous attendait, préparé par les tenanciers, que l'on peut remercier chaleureusement pour le bienvenue et la qualité du bon repas que tout le monde a apprécié, en commençant par la présentation des assiettes bien garnies. Après se repas, le Président nous a communiqué que quatre personnes s'étaient excusées et nous a transmis la date de la prochaine Assemblée générale qui aura lieu le 21 Janvier 2020 au restaurant de la Treille à Prilly.

Vers 16h, nous devons nous séparer de ses charmantes personnes et reprenons le car pour le retour en passant par les Franches-Montagnes et arrivée vers 19h à Lausanne.

COURRIER DE LECTEUR

GRETA THUNBERG CONFRONTEE AU CHAOS SOCIAL!



**Jean-Claude Cochard,
Les Avants**

En Californie, berceau de la contestation des années 60 et de la révolution numérique des années 90, les foyers, ceux des ménages de la classe moyenne, brûlent désormais chaque automne, victimes d'une sécheresse impitoyable. Le Wifi du frigo a fondu, la batterie de la Tesla est vide, il n'y a plus de réseau électrique pour faire le plein et le Smartphone n'est plus d'une grande utilité pour l'achat d'une bouteille d'eau. Bienvenue dans les flammes de l'enfer «IA»! En français, l'Intelligence artificielle. En Suisse, c'est également l'acronyme de l'Assurance invalidité. Une composante du domaine de la santé, segment dans lequel l'économie libérale nous promet une révolution digitale de grande envergure!

Pour l'instant c'est la réalité du terrain qui dicte sa loi: en Amérique du Nord, les emplois à forte valeur ajoutée pour la Silicon Valley et des postes de travail mal payés pour l'Amérique du Sud. Le

marketing politique de l'égypte du réchauffement climatique est contrarié par l'agitation sociale au Chili où devait se réunir les grands de ce monde, pour la COP 25.

Là-bas, la classe ouvrière survit péniblement grâce à l'exploitation minière du charbon, du fer et du cuivre, qui alimente l'industrie du rêve américain. Finalement, la conférence de l'ONU se tiendra dans l'ancienne capitale coloniale de l'Amérique latine. Madrid! Greta va-t-elle rentrer en bateau ou en avion sur le vieux continent? En novembre, l'Atlantique nord est une période redoutée par les capitaines aux longs cours. Des creux de dix mètres ou des vagues scélérates peuvent parfois engloutir des cargos gigantesques, sans aucune chance de survie!

Si l'icône de l'urgence climatique prenait l'avion pour la production de son show médiatique, son discours ne serait plus crédible pour l'avenir du mouvement qu'elle incarne.

La voile piégée par une autre urgence, négligée depuis trop longtemps: l'urgence sociale!

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 Wylder
Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnements et changements d'adresse:

info@sev-online.ch, 031 357 57 57.
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-
Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; 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 5 décembre. Le délai pour les annonces est fixé au lundi 25 novembre à midi, celui de l'agenda au jeudi 28 novembre à 10h.

Agenda 17/19

DÉCÈS

Blanc Paul; 1933; employé d'exploitation, Clarens, PV Vaud.

Caillet Evelyne; 1933; veuve de Roland, Granges-p./-Marnand, PV Vaud.

Clerc Marthe; 1930; veuve de André, Court, PV Jura.

Colombo Gérald; 1936; Petit-Lancy, VPT TPG Retraité-e.s.

Curtet André; 1924; Vallorbe, PV Vaud.

Despont Jean-Claude; 1937; chef monteur, Bussigny, PV Vaud.

Egger Louise; 1937; veuve de Marcel, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Fiaux Marcel; 1931; chef du mouvement, Hermenches, PV Vaud.

Georgy Marguerite; 1924; veuve de Edmond, Echichens, PV Vaud.

Humair Joseph; 1943; Le Lignon, VPT TPG Retraité-e.s.

Jäggi Marcel; 1944; ouvrier spécialisé,

Nidau, PV Biel-Bienne.

Lobsiger Hulda; 1926; veuve de Hans, Grenchen, PV Biel-Bienne.

Metrailler Hermann; 1931; Salins, PV Valais.

Moser Monique; 1941; veuve de Gabriel, Ecublens, PV Vaud.

Mouttet Jean; 1929; traducteur, Bern, PV Bern.

Wild Michel; 1946; spécialiste, Wünnewil, PV Bern.

Zanchi Pierre; 1937; Mollens VD, VPT TPG Retraité-e.s.

POLLUTION

Malade à cause des déchets



Angelo Mastrandrea,
journaliste-reporter

J'ai rencontré Enzo Tosti en 2013, peu de temps avant qu'il ne tombe malade. Il travaillait comme assistant sanitaire et social au sein de l'Association italienne d'assistance aux personnes défavorisées d'Afragola, une commune de la banlieue de Naples. Il s'occupait de patients souffrant de problèmes psychiques. Il passait son temps libre à combattre les décharges illégales. Depuis que la revue médicale britannique « Lancet », en août 2004, avait publié une étude définissant la zone située entre les communes de la banlieue napolitaine d'Acerra, de Mariugliano et de Nola comme « le triangle de la mort », en raison de la pollution causée par les déchets industriels éliminés de manière illégale, pas un jour passe sans que Enzo Tosti ne dénonce une décharge sauvage ou un incendie criminel.

Il m'a servi de guide pour que je découvre les dessous de la situation de crise extrême des décharges illégales de la région Campanie. Une crise connue dans le monde entier. Il fallait que je comprenne ce qui se cachait sous les incendies criminels de ces décharges illégales qui ont donné le nom de « Terre des feux » à cette banlieue napolitaine de 2 millions d'habitants. Il y avait de tout: pneus usés, bâches en plastique utilisées pour recouvrir les serres, panneaux

d'amiante, lanières de cuir et autres déchets provenant de dizaines d'usines de chaussures et de textiles travaillant pour les grandes marques et aussi pour l'industrie de la contrefaçon. Enzo Tosti en était venu à la conclusion qu'il ne s'agissait que du « symptôme d'un système industriel malade ».

Puis, en octobre 2015, Enzo Tosti est tombé malade. Après un test sanguin de routine et une série d'autres tests, il a été diagnostiqué avec un lymphome non hodgkinien. Il s'agit d'une tumeur rare. Malheureusement elle n'est pas rare dans les 52 communes de l'arrière-pays napolitain où les enquêtes ont permis d'établir que la camorra avait depuis des années illégalement éliminé des déchets industriels. Une étude de l'Institut italien supérieur de la santé (ISS) a confirmé une diffusion de cette tumeur rare supérieure de 50% à la moyenne nationale, en particulier chez les hommes. Pour d'autres maladies, les dégâts humains de la pollution provoquée par les décharges et leurs feux sont plus importants. Elle varie à plus de 62% de la moyenne nationale italienne pour le cancer des sarcomes des tissus mous, et à plus de 66% pour les leucémies myéloïdes. Dans le cas d'Enzo Tosti la maladie est latente, il sait qu'il a dans son corps une bombe à retardement.

Tosti s'est lui-même convaincu qu'il existe un lien entre la pollution et son cancer, c'est pourquoi il a décidé de faire des tests toxicologiques pour comprendre ce qu'il avait dans le sang. Il les a payé de sa poche: 800 euros au la-

boratoire Lg-Inca d'Oderzo, en Vénétie, spécialisé dans la recherche de métaux lourds et d'autres poisons, notamment les polychlorobiphényles (PCB), produits en Italie par l'usine Caf-faro dans la province de Brescia, utilisés comme isolants et solvants et interdits depuis 1983. Les analyses ont rapporté des « valeurs critiques » d'hexachlorobiphényle 153, 138, 187 et 170, mais surtout d'hexachlorobenzène, que la littérature scientifique associe au risque de leucémie lymphatique. « Je me suis immédiatement demandé pourquoi ces substances avaient fini dans mon corps », raconte Enzo Tosti. La seule explication qui puisse être donnée c'est qu'il s'agit de poisons enfouis illégalement dans le sol, qui se retrouvent dans l'eau des puits utilisés pour l'irrigation et, de là, dans le cycle alimentaire.

Il est désormais prouvé que des tonnes de déchets toxiques ont été enterrées dans la « Terre des feux ». L'association écologique italienne Legambiente a enregistré, à partir de 1991, 82 enquêtes judiciaires sur le trafic de déchets dans les décharges légales et illégales des sociétés napolitaines et de Caserte, avec 915 ordonnances de détention provisoire, 1'806 plaintes et 443 entreprises impliquées. La dernière opération judiciaire remonte à la fin du mois d'août de cette année, lorsque les drones de l'armée ont identifié, et permis de confisquer, une décharge illégale d'huiles usées.

Cependant, aucune étude n'a démontré la corrélation entre les tumeurs du sang et les

poisons enfouis dans le sol ou diffusés dans l'atmosphère. À partir de là, Tosti et son épouse Gerardina Caruso ont eu l'idée d'entreprendre les analyses à tous les patients. Ils ont soumis leur idée à des associations locales et ont notamment réussi à impliquer Antonio Giordano, oncologue à la tête de l'Institut de recherche sur le cancer Sbarro de l'université de Philadelphie, aux États-Unis. Grâce au soutien de quelques fondations et à une campagne de souscriptions, 150'000 euros ont été collectés et le projet, nommé « Veritas », a pu démarrer. Une centaine de patients ont été sélectionnés. Les tests ont donné des résultats sans équivoques: métaux lourds, dioxines et PCB ont été détectés en grande quantité chez tous les patients.

Les résultats ont été analysés par l'équipe du professeur Giordano et ils seront publiés dans le « Journal of cellular physiology ». Les conclusions sont pour l'heure top secret. Mais une hypothèse confirmerait que les poisons agissant sur le système immunitaire qui, au lieu de protéger le corps, se transformerait en agent pathogène. Pour cette raison, les promoteurs du projet « Veritas » demandent à l'État italien de donner la possibilité à tous les citoyens des zones polluées de fournir des tests toxicologiques gratuits et la possibilité d'un traitement de désintoxication.

Enzo Tosti a joué en quelque sorte le rôle de cobaye et le taux de poisons dans son sang a chuté de manière drastique.



NEW YORK SUBWAY

Bertrand Reuge

Lorsqu'on voyage, les transports en commun représentent pour moi un moyen de s'immerger dans la culture et les habitudes locales. C'est encore plus le cas à New York. Une ville extravagante mais où malheureusement tout

le monde ne l'est pas. La misère sociale côtoie la schizophrénie et les travailleurs de Wall Street. Une expérience enrichissante qui peut aussi se révéler graphique pour un photographe.
www.reuge-photo.ch



PHOTOMYSTÈRE

Où est-ce?



Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 27 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 bons pour des livres d'une valeur de 40 francs**.

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° 16 : c/b/b/a/a.

Fernand Progin de Bienne, membre de la PV Biel-Bienne remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE...

Damiano Laloli, pas que mécanicien



Francoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Mécanicien et aussi chef de train. Damiano Laloli, employé des FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA), connaît tout de la Centovallina, la ligne de chemin de fer historique qui relie la Suisse à l'Italie. Président de la commission du personnel, c'est un homme aux idées claires.

Dans son regard aux couleurs d'automne, c'est comme si on voyait passer les saisons. Il faut être mécanicien et/ou chef de train de la Centovallina - ou simplement touristes ou passagers réguliers - pour vivre cette expérience. En effet, du petit train bleu - qui se déplace lentement de Locarno à Domodossola parmi les montagnes et les vallées - le spectacle du paysage enchante. Cette ligne ferroviaire offre à chaque saison une multitude de couleurs et de lumière qui rendent hommage à une nature généreuse.

Employé des FART depuis 27 ans, Damiano Laloli est entré dans le monde du chemin de fer presque par hasard. À la recherche d'un emploi, il est arrivé aux FART pour se lancer dans une nouvelle carrière professionnelle. « C'est ainsi que mon aventure a commencé dans cette entreprise où je me sens très bien. À l'époque - dit Damiano Laloli - c'était un véritable défi professionnel. Aujourd'hui, avec mon expérience, c'est moi qui m'occupe de mes nouveaux collègues qui commencent dans l'entreprise. » Y a-t-il eu des changements au fil des ans? « Certainement, mais plusieurs aspects de la profession n'ont pas changé: mon métier requiert toujours de l'attention, de la précision et de la ponctualité. Et également de la courtoisie. La vocation touristique de la Centovallina nécessite une certaine ouverture d'esprit et le sens du dialogue. Et puis travailler avec un sourire sur les lèvres rend tout plus facile, même quand on doit faire face à des problèmes qui ne sont pas faciles à régler. »

Damiano Laloli a rejoint le SEV en 2008. Immédiatement, à brûle-pourpoint, il déclare: « Angelo Stroppini est une personne que j'apprécie beaucoup. Nous n'avons pas toujours les mêmes idées, mais nous nous parlons, nous nous confrontons de manière ouverte et avec respect. » En fait, lorsqu'il a eu besoin du syndicat il y a une dizaine d'années parce qu'il y avait des problèmes à régler, Damiano Laloli s'est tourné vers Angelo Stroppini et il a trouvé en lui un interlocuteur attentif et compétent. « Durant ces dix années d'affiliation, j'ai pu apprécier un syndicat doté d'une structure solide, aux compétences reconnues par tous les acteurs du monde des

transports. La collaboration a toujours été excellente, estime-t-il, notamment parce que la relation repose sur un grand respect. Angelo nous a rapidement convaincus et nous avons immédiatement eu confiance en lui, et je crois pouvoir dire que cette confiance est réciproque. » Damiano Laloli croit au syndicat, et non seulement en cas de besoin. « Le syndicat est un point de repère important ainsi qu'un soutien pour les travailleurs, observe-t-il. En effet, de nombreux problèmes ne peuvent pas être délégués aux commissions du personnel, qui doivent traiter de problèmes spécifiques. » En tant que président de la commission du personnel, il sait de quoi il parle. A ce titre, il a participé aux négociations en vue de créer la CCT qui entrera en vigueur le 1er janvier 2020. « Cela a été pour moi une expérience intense et instructive. Je remercie le syndicat et la direction de mon entreprise de m'avoir offert cette opportunité. » Il relève qu'au cours de ces longs mois de négociations, « j'ai apprécié le sérieux du travail, toujours basé sur l'écoute, la transparence et le respect mutuel. Dans ces situations, nous ne devons jamais penser à qui gagne et à qui perd, mais uniquement au résultat final, qui doit être équilibré entre les besoins des syndicats et ceux de l'entreprise, tout en pondérant les intérêts de chacun. Grâce à cette expérience, je peux maintenant expliquer à mes collègues le travail considérable qui se cache derrière une négociation. On imagine souvent qu'il suffit de claquer des doigts pour résoudre un problème ou obtenir quelque chose: ce n'est pas le cas. Voilà pourquoi nous avons besoin du syndicat: un édifice se construit brique par brique, avec patience et ténacité pour obtenir quelque chose de solide. Je considère ma cotisation syndicale mensuelle comme un investissement qui, tout compte fait, m'offre en retour de bonnes conditions de travail. »

Bien entendu, au sein de l'entreprise, les discussions et les confrontations, ne manquent pas. Mais grâce au syndicat, observe le président de la CoPe, on peut créer une équipe cohérente. Et quand on parle d'équipe, un éclair d'émotion traverse le regard de Damiano. « Je dois être honnête: Andrea Sabetti me manque (ancien président de la section VPT Locarno décédé en 2017). Si je pense qu'au début il ne voulait pas entendre parler de syndicat... Il est finalement devenu un véritable leader et a largement contribué à la création de la section. Oui, ses répliques tranchantes me manquent vraiment. » Après un court instant, la mélancolie cède la place au sourire. Concret, pragmatique, il fait face aux défis pas à pas. La voie la plus sûre pour atteindre notre but, quel qu'il soit.

LUTTE DES PLACES

Bénédicte

