

## Le fret s'unit

Les transporteurs routiers et ferroviaires main dans la main.

Pages 2 et 3



## La Commission jeunesse SEV à Vienne

Quatre représentant-e-s de la Commission des jeunes se sont rendus à Vienne à la rencontre d'autres jeunes syndicales. Chronique d'un voyage vivifiant.

Page 10



## Officine auscultées

Une étude cofinancée par le SEV va analyser l'intérêt permanent que suscitent les Officine.

Page 12

1<sup>er</sup> Mai 2017

# Pour un avenir plus juste

**Austérité, dumping social et salarial, chômage, avenir incertain : voilà à quoi ressemble le quotidien de nombre de travailleurs et travailleuses. Le 1<sup>er</sup> Mai 2017 est donc placé sous le signe d'un appel en faveur d'un futur meilleur pour toutes et tous.**

Le rôle du mouvement syndical ne doit pas se résumer à la lutte contre les politiques néolibérales ou les attaques toujours plus récurrentes contre les acquis sociaux. Il s'agit aussi de proposer la vision d'un futur meilleur pour construire la Suisse de demain grâce à des énergies nouvelles. Pour un pays plus juste, plus solidaire, plus ouvert et plus courageux. A l'instar des affiches du 1<sup>er</sup> Mai, aux visuels combatifs. L'affiche 2017 de l'USS est signée Exem.



Edito page 3, dossier en pages 8 et 9

## CoPe Infra: votez!

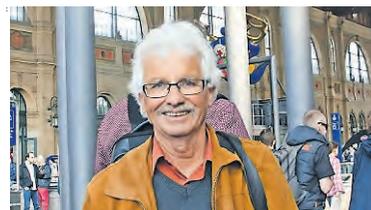
Huit candidats pour quatre places! Le personnel de CFF Infra élit ses représentants à la CoPe Division du 27 avril au 24 mai. Le SEV appelle ses membres à participer au vote. Les représentant-e-s du personnel ont un rôle important dans la mise en œuvre des besoins de leurs collègues au sein de l'entreprise.

Page 5

## Andrea Hämmerle va quitter le Conseil d'administration des CFF

# «J'espère que les CFF existeront encore»

■ Après y avoir siégé durant cinq ans, Andrea Hämmerle va quitter le Conseil d'administration des CFF où il représentait le personnel. C'est Fabio Pedrina qui devrait lui succéder. Dans l'interview accordée à notre journal, Andrea Hämmerle soulève quelques interrogations importantes, dont la fragmentation du trafic longue distance qui l'inquiète particulièrement et



qui mettrait en danger notre système de chemin de fer intégré. Il se dit aussi

préoccupé pour l'avenir des CFF. «J'espère que les CFF existeront encore dans 20, 30 ou 50 ans. Mais je n'en suis pas certain.»

Andrea Hämmerle souligne aussi l'extrême motivation du personnel, qui s'identifie fortement à l'entreprise.

## EN VITESSE

Barbara Spalinger  
au CA de Coop  
protection juridique

■ Lors de la dernière assemblée générale de Coop protection juridique SA, Barbara Spalinger a été élue au Conseil d'administration. La vice-présidente du SEV a été proposée par l'Union syndicale suisse pour succéder à Giorgio Tuti. Le président du SEV a fait un trait sur ce mandat suite à son élection à la présidence de la branche ferroviaire de l'ETF. Juriste de formation, Barbara Spalinger est responsable du service juridique du SEV, dont les prestations sont extrêmement appréciées des membres SEV.

pau-vbo

«CFF Léman 2030,  
quel avenir pour les  
trains?»

■ Les membres du SEV pourraient être intéressé-e-s par la table ronde «CFF Léman 2030, quel avenir pour les trains?». Celle-ci se déroule le jeudi 4 mai à 18h30 à l'hôtel Continental de Lausanne. Mise sur pied par l'Académie suisse des sciences techniques (SATW), la table ronde verra débattre la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite, le responsable de CFF Infrastructure Philippe Gauderon et le directeur du laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL Vincent Kaufmann. Les débats seront modérés par Olivier Dessibourg, journaliste indépendant au «Temps» et au «Monde». La soirée est gratuite, mais les inscriptions sont obligatoires en raison du nombre de places limité. Inscriptions et programme détaillé sur [www.satw.ch/debat](http://www.satw.ch/debat).

comm

Marchandises: cheminots et routiers ensemble pour de meilleures conditions cadres

## Les transporteurs suisses main

**Les CFF et l'Association suisse des transports routiers Astag réclament ensemble l'accroissement des infrastructures de transport, la mise en œuvre de standards sociaux et l'interdiction du cabotage.**

Au terminal de conteneurs de la gare des marchandises Wolf, à Bâle, les dirigeants de CFF Cargo et d'Astag ont signé conjointement un document de position intitulé: «La comodalité plutôt que la concurrence – pour un trafic de marchandises pérenne en Suisse.» Andreas Meyer, CEO

des CFF, et Adrian Amstutz, président d'Astag, souhaite une collaboration plus étroite, afin de répondre aux exigences croissantes de la clientèle en matière de qualité. Le rail et la route ne doivent pas uniquement travailler à l'amélioration de leur propre branche, mais s'engager ensemble en faveur de meilleures conditions cadres, déclarent d'une seule voix le chef des chemins de fer et celui des transports routiers. Parmi les améliorations du secteur ferroviaire, Andreas Meyer et Nicolas Perrin, chef de CFF Cargo, ont mentionné notamment le recours aux technologies modernes permettant de fournir aux clients des informations en temps réel sur leurs

transports, ainsi que l'introduction, en novembre 2016, de l'horaire cadencé pour les marchandises, avec une desserte plus fréquente des sites importants. L'année passée, les gains en efficacité dans la production ont permis à CFF Cargo, «malgré un contexte difficile», de réaliser un bénéfice d'un million de francs, après avoir accusé en 2015 une perte de 22 millions. Comme les CFF ne peuvent pas rentabiliser la distribution fine des marchandises comme le font les transports routiers, ils encouragent le trafic combiné rail-route, poursuit Andreas Meyer. C'est pourquoi ils construisent le terminal de conteneurs trimodal Bâle Nord, qui fournira les capacités de transbordement nécessaires

pour faire face à l'accroissement du trafic de marchandises.

## Extension indispensable des infrastructures

Jusqu'en 2040, et comparativement à 2010, l'Office fédéral du développement territorial s'attend à une augmentation des tonnes-kilomètres en Suisse de 40% sur le rail et de 33% sur la route. «Les quelques voies en cul-de-sac que nous avons ici ne pourront pas relever le défi posé à l'avenir au trafic combiné», a expliqué Andreas Meyer au terminal de conteneurs Wolf, condamné à disparaître, à moyen terme, pour faire place au développement de la ville. «La collaboration entre la route et le rail fonctionne de mieux en mieux», s'est réjoui Adrian Amstutz. «Il y a suffisamment de travail pour les deux, nous ne sommes pas obligés de nous détruire mutuellement. Œuvrons plutôt ensemble pour que les problèmes d'infrastructure de la route et du rail trouvent une solution.» Les deux parties doivent désormais mettre de côté l'idée d'une concurrence intermodale fondée sur des arguments idéologiques. «Les transporteurs ont balayé devant leur porte», a poursuivi Adrian Amstutz. Ainsi, ils ont continuellement renouvelé leurs flottes de véhicules, devenant ainsi plus écologiques et plus sûrs, ils ont réduit le nombre de courses à vide et, d'une manière générale, ils ont accru leur efficacité opérationnelle. «Mais les

## dans la main



De gauche à droite: Nicolas Perrin, directeur de CFF Cargo; Josef Jäger, vice-président de l'Astag; Andreas Meyer, CEO CFF; Adrian Amstutz, président de l'Astag.

innombrables heures perdues dans les bouchons du réseau routier suisse anéantissent ces gains en efficacité», a-t-il déploré. Et de réclamer l'élimination rapide des insuffisances de capacité sur le réseau des routes nationales et, surtout, l'élargissement à trois voies de l'A1 de bout en bout entre Lausanne et Winterthur. Il est également urgent et impératif d'aménager plus de points d'arrêt pour les camions le long des routes nationales et dans les agglomérations. De son côté, Andreas Meyer a réclamé, outre l'accroissement des capacités des terminaux, l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire, prioritairement au pied sud du Jura et entre Zurich et Winterthur. Il revendique également, pour le trafic de marchandises, de meilleurs sillons, en nombre suffisant et à des prix équitables.

## Pour une application commune des «standards sociaux en vigueur»

Les deux parties ont mis l'accent sur la nécessité de combattre avec plus de force le dumping salarial et le dumping social, aussi bien sur le rail que sur la route, afin de garantir la survie des entreprises suisses de transport et un revenu décent à leurs employés. Concrètement, les CFF et l'Astag exigent des contrôles plus stricts. «Les transporteurs étrangers versent à leurs chauffeurs des salaires de misère (500 euros) et ne respectent pas les directives sur le temps de travail, etc.», a insisté Adrian Amstutz. «La police, les gardes-frontières et les douaniers ne contrôlent pas suffisamment et se rejettent mutuellement la responsabilité: c'est de l'irresponsabilité organisée!» Le document de position précise entre autres que «Astag et CFF Cargo se déclarent en faveur du

respect des salaires habituels dans la branche en Suisse».

## Empêcher le cabotage

Le document réclame la formation d'un «service central de coordination pour les questions et annonces de cabotage au niveau fédéral». L'interdiction du cabotage – c'est-à-dire le transport de marchandises entre deux endroits en Suisse par des transporteurs étrangers – actuellement en vigueur doit être strictement appliquée et respectée, a insisté Josef Jäger, vice-président de l'Astag. En effet, de plus en plus fréquemment, on profite de la présence sur notre sol de camions étrangers qui retournent dans leur pays pour leur confier de tels mandats à des tarifs bon marché.

Markus Fischer/Mg

## Enfin à l'offensive!

Le transport de marchandises passe enfin à l'offensive: que ce soit sur la route ou sur le rail, pour être en mesure de maîtriser le trafic de marchandises du futur dans notre pays et à travers notre pays, nous avons besoin d'un cadre institutionnel. Les capacités ferroviaires restent insuffisantes et les produits doivent impérativement être améliorés. Aux yeux des clients, la disponibilité et la ponctualité sont des paramètres fondamentaux. Mais si l'on entend réussir à transférer davantage de transports de la route au rail, dans l'intérêt de l'environnement et des usagers de la route, il faut maintenant faire avancer les choses également au niveau des prix. C'est pourquoi il faut en finir une fois pour toutes avec cette «malédiction de la rentabilité et de l'autonomie financière» de CFF Cargo. Et à juste titre, il faut imposer des standards sociaux et rehausser les conditions de travail sur la route. On ne peut donc que se féliciter des efforts déployés par les représentants de la route et du rail pour lutter contre le dumping salarial et le dumping social. Mais une question demeure: pourquoi les partenaires sociaux n'ont-ils pas été invités à s'associer à cette entreprise d'intérêt commun? Serait-ce parce que les employeurs préfèrent définir eux-mêmes ces standards sociaux, à leur propre convenance? Alors là, quelqu'un semble ne pas avoir encore très bien saisi comment fonctionne le modèle suisse de paix sociale. C'est avec plaisir que nous le lui rappelons par ces quelques lignes, mais également, si nécessaire, avec les instruments habituels des syndicats, s'ils sont mieux compris.

Philipp Hadorn, secrétaire syndical en charge de CFF Cargo et conseiller national PS.

Comité et assemblée des délégué-e-s de la Coopérative des maisons de vacances

## Retour sur le «oui» à PV 2020

**Le comité du SEV s'est penché vendredi 7 avril sur le programme du prochain Congrès du SEV, les 23 et 24 mai prochains. Il est aussi revenu sur l'assemblée des délégué-e-s de l'USS.**



Le soutien de l'USS à PV 2020 (par 98 voix contre 21 et une abstention) suscite un débat intense au sein du mouvement syndical. Au SEV, un peu moins. Lors du comité SEV du 7 avril dernier, l'unanimité du vote de la délégation SEV a été saluée. «Cette assemblée des délégué-e-s de l'USS s'est déroulée de manière démocratique

et la décision qui en découle doit être respectée. C'est aussi ça la démocratie», a insisté Gilbert D'Alessandro, président de la VPT. Quant à Peter Käppler, président d'AS, il a rappelé qu'il y a maintenant «un important travail d'information à faire d'ici la votation du 24 septembre». Le comité a aussi élu Toni Feuz

comme secrétaire syndical, en poste depuis le 1<sup>er</sup> mars 2015. En charge des dossiers BLS et de la formation en Suisse alémanique, Toni Feuz a passé la rampe du comité avec facilité (félicité par Andreas Menet, photo). Le cénacle s'est également penché pour la seconde fois sur les textes d'orientation du

SEV. Ils seront soumis au Congrès du SEV, les 23 et 24 mai. Enfin, l'assemblée des délégué-e-s de la Coopérative des maisons de vacances (même composition que le comité SEV) a approuvé les comptes 2016, présentant un déficit de 29 000 fr. liés à l'exploitation de Brenscino, vendu à Reka pour le 1<sup>er</sup> janvier 2017. vbo

## ÉDITO

Le 1<sup>er</sup> Mai est là! Uniquement jour de lutte à ses origines, il est aussi un jour de fête, voire un jour férié aujourd'hui: «La Journée du Travail». Cela fait sens de fêter le travail. Parce qu'il structure nos journées et nos vies, permet de lui donner du sens et permet de tisser des liens avec ses collègues.

Evidemment, nous avons besoin du travail parce que nous dépendons de nos salaires. Nos comptes bancaires ne regorgent pas de liquide et nous ne pouvons profiter des bénéfices de notre porte-

«Le libéralisme et le néolibéralisme attaquent en permanence les conquêtes des travailleurs et travailleuses.»

Peter Anliker, contact.sev

feuille de titres bien garni pour mener une vie bien tranquille.

Et c'est justement pour ces raisons que nous voulons une place de travail sûre, des tâches qui ont du sens et des salaires corrects. Sans oublier la perspective d'une retraite qui nous permette de vivre non pas dans le luxe, mais du moins dans la dignité.



Ce sont d'anciens chevaux de bataille, mais qui ne sont pas pour autant périmés, puisque ces revendications ne sont pas encore réalisées. Les travailleurs et travailleuses ont obtenu des progrès, arrachés souvent après d'exemplaires mobilisations, voire des grèves, parfois par les urnes. La Suisse d'aujourd'hui est plus sociale et plus juste que celle d'il y a 127 ans lorsque fut fêté le 1<sup>er</sup> Mai pour la première fois.

Pourtant le libéralisme et le néolibéralisme et leur mot d'ordre «Le plus fort est plus puissant seul» attaquent en permanence les conquêtes des travailleurs et travailleuses. Nous ne voulons pas le plus gros morceau du gâteau pour nous-mêmes, mais une répartition plus juste. Même le dernier rapport du Conseil fédéral a démontré qu'une répartition plus juste n'est pas d'actualité. D'où l'importance de continuer à exiger plus de justice.

Le 1<sup>er</sup> Mai, descendons dans la rue ensemble: hommes et femmes, jeunes et vieux, habitué-e-s et néophytes. Toutes celles et tous ceux qui construisent la Suisse de demain, une Suisse plus juste. Faisons-le et montrons que nous sommes nombreux et nombreuses!

## Le progrès technique: inéluctable. Vraiment?

Souvent, lorsqu'il est question d'innovation technologique, celle-ci est présentée comme inéluctable. C'est le progrès, et rien ne peut véritablement empêcher sa marche. C'est ainsi que l'automatisation des caisses de supermarché est présentée comme incontournable, que la voiture autonome n'est jamais questionnée en termes de pertinence sociétale globale. Elle est considérée comme devant être réalisée, car c'est la marche du progrès. Et tant pis si elle est destructrice de centaines de milliers d'emplois, qu'elle va à l'encontre de la santé publique et que de surcroît elle coûte très cher aux pouvoirs publics en investissements dans des bases de données en temps réel.

Il faut pourtant ouvrir les yeux: le progrès technologique est socialement et politiquement très déterminé. Pour s'en convaincre, souvenons-nous simplement du téléphone portable. On savait le faire bien avant qu'il ne soit commercialisé, mais les oracles du marché prédisaient son échec commercial, il n'a donc été mis en vente que tardivement, avec le

succès phénoménal que l'on sait. Il est ainsi parfois impossible de prédire la destinée d'une innovation. Mais on peut aussi se souvenir d'un exemple inverse, celui du tramway. Dès les années 1950, à travers toute l'Europe, il est considéré comme un moyen de transport obsolète, un obstacle au progrès dans le domaine des transports urbains. Avec l'argument du progrès, on a défermé des centaines de réseaux... et 25 ans plus tard, dans bien des villes, on a ré-introduit le tramway. Erreur de jugement à nouveau: le progrès n'est pas allé là où on l'attendait!

Ces questions sont essentielles et il faut se les poser. Les technologies sont par définition au service d'un projet de société. Elles en sont largement une dérivée, il ne faut pas être aveugle et aveuglé par des mirages destructeurs d'emploi

et de lien social. Plus fondamentalement encore, il est important de découpler la recherche scientifique et ses implémentations. Il y a une foule de technologies que l'homme maîtrise et qu'heureusement il ne met pas en pratique. Comme nous l'avons fait pour l'énergie nucléaire, ayons la sagesse de nous interroger sur les technologies de la quatrième révolution industrielle, celle de la digitalisation. Interrogeons-nous sur la société que nous voulons demain, sur la manière dont l'innovation et le progrès technologique doivent être au service d'un projet de société démocratiquement discuté. En abordant la question du progrès technique avec de telles lunettes, il n'est pas certain que nous plébiscitions la voiture autonome ou les caisses de supermarché automatisées. Personne n'a en effet intérêt à vivre dans des sociétés où 30% de la population est de facto exclue du travail...

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL



### Angle droit

## La Suva souffle le chaud et le froid

La définition d'un accident, selon la Loi en Suisse, est celle d'une «atteinte soudaine et involontaire, portée au corps humain, par une cause extérieure extraordinaire».

Pour la reconnaissance par la Suva d'une telle situation, les déclarations initiales faites par les victimes sont d'une grande importance. De celles-ci dépend souvent la décision de l'assureur. Récemment, le SEV a été confronté à deux situations ayant conduit à des décisions opposées.

Dans le premier cas, un collègue occupé chez lui à soulever un conteneur à papier constate soudain que son

petit doigt est totalement bloqué. La consultation d'un médecin révèle qu'il s'agit d'une rupture d'un tendon, affection connue dans le milieu sportif comme étant un «Jersey Finger». Dans ses déclarations pour la Suva, il affirme avoir constaté cela sans avoir auparavant subi aucune douleur, ni s'être rendu compte de rien. Ce n'est que beaucoup plus tard qu'il se souvient que, avant d'avoir soulevé cette charge, il avait tiré fortement sur un câble électrique coincé sous un meuble. Ce mouvement pourrait avoir été à l'origine de la rupture du tendon. Mais il n'y a aucune mention de

cela dans les documents du dossier.

La Suva refuse de prendre en charge le cas puisque à son avis, il ne s'agit pas d'un accident, ni d'une lésion assimilable. Suite à une opposition à cette décision, la Suva mentionne que le facteur extérieur extraordinaire, qui permettrait de reconnaître un accident, manque. Et malheureusement, c'est la version des faits donnée immédiatement après l'événement qui compte le plus aux yeux des tribunaux.

Le second cas est plus dramatique, puisqu'il s'agit d'un conducteur de tram qui voit soudain une jeune fille

se lancer sur les voies. Heurtée par le tram, elle disparaît sous ses roues. Heureusement, elle n'est que blessée. Mais le collègue, très choqué, déclare d'emblée qu'il a cru avoir tué la victime. Il souffre d'un syndrome de stress post-traumatique. La Suva commence par contester la présence d'un accident.

Le service juridique SEV, interpellé, demande le dossier complet. Il s'avère que, lors d'une audition chez l'assureur ainsi que dans son rapport écrit, le collègue mentionne à plusieurs reprises se sentir personnellement impliqué dans cet accident (le sentiment

d'avoir roulé sur la jeune fille, la crainte de l'avoir tuée, de la voir disparaître sous «son» tram). Ces éléments démontrent le traumatisme subi, proche d'un sentiment de peur de mourir, qui, elle, est reconvenue comme étant un accident.

Suite à l'intervention du syndicat auprès de la Suva, l'assureur revient sur sa position initiale et prend en charge le cas. Là aussi, on voit que les déclarations faites immédiatement après l'événement ont joué un rôle important dans la décision de prise en charge.

L'équipe de la protection juridique

Elections à la CoPe de CFF Infra, niveau Division

# Huit candidats pour quatre sièges

**Du 27 avril au 24 mai, le personnel de CFF Infra doit élire quatre des huit candidats pour les sièges vacants à la CoPe.**

**Jean-Pierre Bäbi, I-IH-RSD-ER-SAI, Goldau (lieu de service), SEV-BAU:** Les travailleurs ont des obligations, mais aussi des droits. M'engager pour les droits des collaborateurs et trouver la meilleure solution possible pour tous me tient à cœur. Trouver ensemble une solution adéquate est bénéfique pour chacune des parties concernées.



**Erich Baumberger, I-IH-RME, Olten, SEV-AS:** J'aimerais continuer à apporter ma pierre à l'édifice au sein de la CoPe Infra. Je pourrai m'appuyer sur ma longue expérience aux CFF, mes compétences sociales et mon



réseau personnel. En tant que membre de la CoPe, je me considère comme un agent de liaison compétent entre les travailleurs et l'employeur. Et comme on n'a jamais fini d'apprendre, ma mission ici n'est pas encore terminée.

**Fred Braun, I-AT-TC-PAM, Ostermundigen, SEV-AS:** Chez Télécom CFF depuis 2004, je gère des projets techniques d'engvergure nationale pour différentes unités d'Infrastructure. Je suis souvent en déplacement dans tout le pays, ce qui me permet de m'entretenir avec un très grand nombre de collaborateurs. Je suis convaincu de pouvoir faire profiter la CoPe de l'expérience que j'ai acquise aux CFF et de pouvoir apporter une contribution précieuse à son action.



**Ronny Grandinetti, I-ESP-LOG-RSD-BIA, Biasca, SEV-TS:** Je travaille



au nouveau centre de maintenance et d'intervention de Biasca. Cela fait des années que j'aimerais intégrer la CoPe pour faire valoir les droits de centaines de travailleurs. D'autant qu'au Tessin, dans notre service, nous n'avons aucun délégué proche de notre réalité. Très déterminé et motivé, je suis quelqu'un de respectable et de très professionnel. Je suis un repère pour mes collègues et partenaires, j'arrive à souder l'équipe.

**René Hofbauer, I-IH-RME-BN-SAI, Berne, SEV-BAU:** En tant que collaborateur CFF de longue date, il est important pour moi que chacun puisse donner son maximum. Il faut pour cela des garde-fous efficaces et sensés. En qualité de chef de team, j'ai pour objectif de les présenter à mes collaboratrices et collaborateurs. Dans la CoPe, je pourrai également les faire valoir en tant que composante de la direction des CFF. Les règles et prescriptions devraient toujours être établies avec



tout le respect que méritent les collaborateurs. Ma fonction de chef de team me permet à cet égard de prendre le pouls de la surface et je peux apporter mon aide afin que les CFF restent une entreprise avec de bonnes conditions de travail.

**Fabian Hunkeler, I-AT-TC-PAM-PMO, Ostermundigen, SEV-AS:** Personne de confiance du SEV pour le site d'Ostermundigen, j'aimerais représenter les intérêts et les besoins des collaboratrices et collaborateurs dans la CoPe. En cette période marquée par RailFit, la CoPe joue un rôle de porte-voix du personnel et de contrepois lorsque les décisions du management vont à l'encontre de leurs intérêts. Occupant une fonction centrale, mais intervenant aussi sur le terrain, je suis à même de représenter les besoins et perspectives de tous.



**Peter Schmidlin, I-B-OCI-BPN, Berne, SEV-AS:** Je suis prêt à m'investir avec conviction et

détermination en faveur des intérêts des collaboratrices et collaborateurs, tout en veillant à respecter et faire appliquer les dispositions normatives de la CCT. J'entends tirer parti des possibilités de consultation et de codécision prévues par la CCT et renforcer ainsi la motivation et la satisfaction du personnel.



**Karl Steinegger, I-AT-UEW-ROT-ZUE, Rapperswil, SEV-BAU:** Je suis actif auprès de la CoPe Surface I-AT-UEW depuis plusieurs années maintenant. C'est un travail passionnant que de recueillir les préoccupations des collègues, de rechercher des solutions et de tenter d'élaborer des propositions d'amélioration satisfaisantes avec nos supérieurs, de sorte qu'elles profitent à tous et contentent tout le monde.



SEV

La Vente encore et toujours sous pression

## Les CFF font machine arrière

**De plus en plus de prestations au guichet, alors qu'on y rencontre de moins en moins de clients: les CFF s'essaient à la modernisation et se plantent.**

Aux CFF, «les vendeuses et vendeurs de voyage» ont fait leur temps: on parle maintenant de «conseillères et conseillers à la clientèle». Et pour les aider à opérer cette mue, il existe désormais un cours de formation joliment intitulé «Conseil à la clientèle – Mobilité – Numérisa-

tion». L'idée consiste certes à répondre aux besoins de la clientèle. Mais dans l'esprit des dirigeants, il apparaît déjà clairement que, pour les voyageurs, les meilleurs canaux sont ceux du libre-service: «Il est important pour nous de trouver pour la clientèle le meilleur produit et le meilleur canal de distribution. Les billets dégriffés, par exemple, ne peuvent s'acheter que par le biais du site cff.ch ou par Mobile CFF», déclare-t-on du côté des CFF. Cette formation n'a donc d'autre but que d'accroître la part des ventes par le biais des canaux numériques et, con-

séquent, de diriger les clients vers ces canaux. Pour atteindre cet objectif, il convient d'amener la clientèle à s'enregistrer dans le ticket shop des CFF et, si nécessaire, d'assister les plus largués dans leur démarche d'enregistrement. Et pour contrôler si les leçons apprises durant les cours sont correctement appliquées, des conversations au guichet entre le client et l'employé-e sont filmées au moyen de smartphones ou de caméras (de préférence par des collègues, mais le cas échéant également par les cadres supérieurs), avant d'être

évaluées en présence de la hiérarchie. Les objectifs que se fixent les CFF sont ambitieux: en 2017, sous la houlette de ces conseillères/conseillers de vente, 80 000 clients sont appelés à s'inscrire sur le ticket shop. A certains points de vente, on s'est même empressé d'incorporer cet objectif d'enregistrements dans l'évaluation du personnel. Après une intervention du SEV, cette disposition expérimentale a été quelque peu modifiée. D'une part, la clientèle au guichet est désormais avertie qu'elle peut être filmée, et elle a

la possibilité de s'y opposer. D'autre part, l'employé-e qui ne souhaite pas déposer les conversations tenues au guichet sur le fichier du point de vente, peut aussi les remettre à ses supérieurs sur une clé USB. Et enfin, les responsables renoncent à faire de l'obtention d'un certain «taux d'enregistrements» sur le ticket shop un argument pour évaluer les compétences des membres du personnel. Les responsables régionaux informeront les employés en conséquence et définiront, le cas échéant, un nouvel objectif.

pan/mg

Andrea Hämmerle prend congé de la politique des transports (en tant qu'actif)



## «Diviser la concession grandes lignes serait fatal»

Après cinq ans au Conseil d'administration des CFF, Andrea Hämmerle cède son siège de représentant du personnel à Fabio Pedrina. Nous avons parlé avec le spécialiste en politique des transports des Grisons des défis actuels des CFF.

■ **Comment peut-on représenter les intérêts des travailleuses et des travailleurs dans un organe stratégique?**

Les thèmes qui concernent le personnel au Conseil d'administration (CA) sont par exemple le mandat de négociation de la CCT, les ateliers de Bellinzona ou maintenant également Railfit 20/30. Lors du traitement de tels thèmes, j'ai bien sûr défendu les intérêts des travailleuses et travailleurs avec Daniel Trolliet puisque nous sommes tous deux les représentants du personnel.

■ **Les deux représentants du personnel ne sont-ils pas parfois un peu perdus face aux sept autres membres du CA?**

La composition du CA CFF est très bien faite. Il y règne un excellent climat de discussion même en cas de divergence d'opinion. Il arrive très rarement que nous devions procéder au vote et que quelqu'un se trouve en position de minorité. Nous essayons plutôt de trouver un consensus sans votation.

■ **Pour le programme d'économies de Railfit, le SEV s'inquiète car trop de postes sont supprimés et la pression augmente parmi le personnel, ce qui est néfaste pour sa santé. Est-ce que ces préoccupations sont prises suffisamment**

au sérieux au CA?

J'ai l'impression que le CA est conscient de l'importance du personnel, en particulier en ce qui concerne la satisfaction du personnel. Un personnel insatisfait et frustré nuit à une entreprise et à son développement.

■ **Avec Railfit, le SEV craint en outre que trop de suppressions de postes contribue à une baisse de la qualité des prestations, ce qui peut aussi porter atteinte à la sécurité. Ces préoccupations sont-elles également prises au sérieux au CA?**

Dans toute l'entreprise, tout le monde est conscient que la sécurité est de première priorité. La plus grande marque de qualité des chemins de fer est sa sécurité. Si le rail devient peu sûr, il perd un de ses principaux atouts. Personne ne veut dès lors faire des suppressions de postes qu'elles soient au niveau de la sécurité.

■ **Qu'en est-il de la qualité des prestations?**

Toute la société ainsi que les prestations sont dans une période d'incroyables changements. La numérisation nous pousse à utiliser internet et les smartphones et à négliger les contacts personnels. S'il n'y a plus du tout de contacts personnels nulle part il n'y a plus de plaisir non plus, mais il sera alors trop tard. Nous sommes

en pleine escalade vers le sommet. Les contacts humains entre le personnel et la clientèle sont très importants, que ce soit dans les trains ou aux guichets. Mais si chaque jour, seule une poignée de gens passe au guichet, il devient très difficile de maintenir cette prestation.

■ **Le salaire du CEO, qui gagne un million, n'est-il pas**

«Une seule entreprise qui dirige tous les domaines d'une seule et même main, c'est la seule possibilité d'exploiter de manière efficace notre système ferroviaire.»

disproportionné en comparaison avec les 450 000 francs d'un Conseiller fédéral?

Je vous demande un peu de compréhension: il y a certains thèmes dont nous discutons au CA mais que je ne peux pas rapporter vers l'extérieur. Les salaires des cadres font partie de ces thèmes. Cependant, on en discute au CA, très intensivement.

■ **Faut-il définir une limite salariale supérieure au niveau politique pour les managers des CFF?**

Les instances politiques doivent décider s'il faut ou non une limite salariale supérieure. Le Conseil fédéral a décidé que les bonus ne doivent pas dépasser la moitié du salaire fixe. Cette prescription doit être ap-

pliquée d'ici à 2018. Il y a en outre au Parlement diverses motions sur ce thème. Si certaines d'entre elles sont acceptées, les CFF les appliqueront bien entendu.

■ **Que penses-tu du dessein de l'Office fédéral des transports (OFT) de mettre au concours dès la fin de l'année les concessions de trafic grandes lignes qui**

arriveront à échéance et de les répartir si possible sur plusieurs entreprises?

Ce serait une erreur fatale car cela mettrait en péril les avantages du système suisse du chemin de fer intégré. Si la concession pour le trafic grandes lignes n'est plus donnée à une entreprise en un seul lot, celle-ci ne pourra plus exploiter le trafic grandes lignes d'une seule et même main. C'est pourtant ce qu'il y a de plus efficace et ce système a fait ses preuves. Une répartition serait néfaste pour la clientèle et pour les chemins de fer.

■ **Une division du trafic grandes lignes aurait aussi des répercussions pour le personnel...**

Oui, les conséquences seraient

énormes: les CFF devraient transférer plus de mille collaboratrices et collaborateurs à une autre entreprise, par exemple au BLS ou au SOB. Ces entreprises ont d'autres CCT. De plus, un tel changement aurait des répercussions graves sur les caisses de pensions. Les CFF devraient en outre remettre du matériel roulant à la concurrence. A quelles conditions? Rien n'est moins clair. Ce serait vraiment une grave crise à tous les niveaux. S'y ajoutent les questions stratégiques: je doute qu'un BLS par exemple soit en mesure de fournir du trafic grandes lignes dans de grandes proportions. Sauf si les CFF lui en fournissent les moyens, mais alors l'exercice n'aurait plus aucun sens. Finalement, le danger est grand que des entreprises ferroviaires étrangères importantes mettent le pied dans la porte en profitant d'un petit chemin de fer suisse pour s'introduire dans notre marché. Cela pourrait intéresser la SNCF, la Deutsche Bahn, Trenitalia ou qui sais-je encore. Une répartition de la concession pour le trafic grandes lignes serait fatale à tous les points de vue. Et pour les CFF, c'est son existence qui serait mise en danger à moyen ou long terme.

■ **Est-ce qu'il faut vraiment avoir en Suisse plus de concurrence dans le domaine**



Andrea Hämmerle avec Fabio Pedrina et Moritz Leuenberger lors de la fête officielle des 15 ans d'existence de l'Initiative des Alpes le 9 mai 2009 à Flüelen.

du rail, comme le déclare l'OFT dans sa stratégie pour les transports publics d'ici à 2030?

Les CFF sont aujourd'hui bien assez en situation de concurrence. Il y a d'une part la concurrence entre les compagnies de chemin de fer. Le BLS et le SOB ne représentent pas un grand danger, par contre les grands prestataires étrangers peuvent être une menace. Cette concurrence se joue jusqu'ici principalement dans le domaine du fret. D'autre part, il y a cette concurrence que nous connaissons tous: celle de la route. Dans la situation de concurrence actuelle, vouloir organiser encore une mini-concurrence entre les compagnies de chemins de fer suisses, de mon point de vue, ne mènerait à rien.

■ **Que penses-tu de l'externalisation de CFF Cargo hors des CFF, idée qui est discutée actuellement au Parlement?**

Je trouve que cela serait faux! Les CFF sont un chemin de fer intégré, comme déjà dit. Cela signifie que le trafic voyageurs, le trafic régional des voyageurs, le trafic marchandises, l'infra-

structure et l'immobilier sont sous le même toit et qu'ils sont dirigés d'une seule et même main. C'est la seule possibilité d'exploiter de manière efficace notre système ferroviaire car ce dernier est extrêmement complexe étant donné qu'il s'agit d'un trafic mixte. Si maintenant on élimine un élément, rien ne nous empêchera de continuer à en éliminer d'autres. Par exemple l'immobilier, qui se trouve être notre meilleure vache à lait. Certains n'attendent que cela... Mais cela signifierait la fin des CFF sous la forme que nous connaissons et estimons.

■ **Es-tu pour ou contre les bus longue distance en Suisse?**

Je trouve qu'une telle évolution ne va pas dans le bon sens mais c'est difficile de le freiner. En complément de l'offre que l'on a déjà avec le train et le car postal, quelques petites ouvertures pourraient éventuellement entrer en ligne de compte. Mais ce n'est pas une bonne idée d'octroyer d'autres concessions parallèlement aux lignes de trains et des cars postaux. En tous les cas, le plus important est que les bus longue distance soient contraints de se conformer aux mêmes exi-

gences que celles qui sont imposées aux CFF et à CarPostal: je veux parler de la CCT, de l'accès pour les handicapés, de la sécurité, de la durée du travail, etc.

■ **Les bus longue distance représentent-ils vraiment un danger?**

Oui, c'est une menace de dumping qui plane avant tout: au niveau des prix, des salaires, des prestations sociales, et pour la protection de l'environnement.

■ **Venons-en au transfert du trafic de la route au rail, pour lequel tu t'es toujours beaucoup engagé: est-ce que les CFF font ce qu'il faut pour cela? Ils ont fermé en 2016 d'autres points de desserte du trafic par wagons complets...**

«J'espère vraiment que les CFF existeront encore dans 20, 30 ou 50 ans. On ne sait pas comment les choses vont tourner.»

Le transfert du trafic est une histoire politique. Il ne s'agit pas juste de dire aux CFF: vous devez tout mettre en œuvre pour le transfert du trafic et payer ce qu'il faut pour cela. Les autorités politiques exigent

des CFF qu'ils ne fassent pas trop de déficit et qu'ils fournissent les prestations qu'elles leur commandent et qu'elles financent. Si ces mêmes autorités politiques veulent le transfert du trafic, elles doivent payer pour cela, en donnant des mandats de prestations dans ce sens, etc.

■ **Est-ce que les autorités politiques en font assez pour le transfert du trafic?**

L'article de la Constitution pour le transfert du trafic concerne seulement le trafic marchandises à travers les Alpes. Les autorités politiques n'est font pas suffisamment à ce niveau car l'objectif de la Constitution et ce qui est concrétisé par la loi, soit 650 000 camions par année, n'est pas encore atteint. Par contre on constate qu'en

comparaison avec l'étranger, la politique de transfert du trafic a déjà rencontré un grand succès. Il n'y a aucun autre axe de transit en Europe qui compte une aussi grande part de trafic marchandises par le rail.

■ **Après ton départ du CA CFF, auras-tu encore des mandats liés à la politique des transports ou bien est-ce que tu quittes définitivement ce domaine?**

Je quitte la politique des transports en tant qu'actif, oui. Mais je vais continuer à m'y intéresser.

■ **Que dis-tu au personnel des CFF en guise de message d'adieu?**

Durant les cinq années de mon mandat au CA CFF, je suis souvent allé à des assemblées de sections SEV en tant qu'orateur. Ceci a confirmé ce que je savais déjà: le personnel CFF est incroyablement motivé et s'identifie beaucoup à l'entreprise, même s'il se fâche parfois contre la direction. Je le vois aussi presque chaque fois que je prends le train. Je trouve ça bien, c'est vraiment super! J'espère vraiment que les choses resteront ainsi et que les CFF existeront encore dans 20, 30 ou 50 ans. On ne sait pas comment les choses vont tourner. Cela dépend du politique, du management, du personnel et de la clientèle.

Les années passant, les drapeaux rouges et les poings fermés ont laissé la place à une autre iconographie



La couverture de la publication «Utopie et solidarité», Zurich 1990. Richtigertitel/Bild???

# 1<sup>er</sup> Mai: l'histoire en images

Un livre raconte le 1<sup>er</sup> Mai en images, «Utopie et solidarité» offre un précieux éclairage sur la fête des travailleurs et travailleuses.

L'importance de la photographie et de l'image est au centre du livre «Utopie et solidarité» paru il y a 27 ans maintenant (voir ci-contre). Les images ont une valeur culturelle inestimable et témoignent de la richesse du 1<sup>er</sup> Mai. Dans l'introduction du livre, Roland Gretler écrit: «En Suisse, on ne

peut parler d'une véritable tradition des affiches du 1<sup>er</sup> Mai que depuis l'avènement de la nouvelle gauche; en effet, jusqu'à 1970 on ne recense que 10 affiches (...). Les organisateurs du mouvement ouvrier helvétique – fait remarquer Gretler – ne sont pas toujours parvenus à motiver les artistes

à s'engager pour leur cause (...). Un des moments les plus heureux de la collaboration entre artistes et mouvement ouvrier eut lieu en 1980, lors du jubilé de l'Union syndicale suisse.» Toutefois, les années passant et l'engagement ouvrier diminuant, on a assisté à une tran-

sition de l'iconographie, des drapeaux rouges et poings fermés aux messages liés à l'altérité mondiale ou à l'environnement. La richesse des images démontre sans aucun doute que le 1<sup>er</sup> Mai n'a pas seulement une histoire, mais qu'il est fait d'histoires. Histoires de reven-

dications, d'espoirs. Histoires de femmes et d'hommes qui aujourd'hui plus que jamais devraient redécouvrir le sens d'un événement qualifié par Wilhelm Liebknecht «de plus grand acte culturel du 19<sup>e</sup> siècle».

frg/vbo

## Le 1<sup>er</sup> Mai placé sous le signe de la Justice sociale: le programme en Romandie

De nombreux travailleurs et travailleuses s'inquiètent pour leur emploi. Le chômage ne diminue que lentement et il reste à un niveau très élevé pour la Suisse. La force du franc en est responsable. Les travailleurs et les travailleuses âgés sont plus particulièrement touchés. Bien qu'ayant légèrement reculé de manière générale ces derniers temps, le chômage a continué à augmenter chez les plus de 55 ans. Nombre d'entre eux ne retrouvent en outre que très difficilement un emploi.

De nombreux travailleurs et travailleuses s'inquiètent pour leurs salaires. Il y a toujours bien trop de sous-enchère, les hausses de salaires sont faibles. Et elles sont immédiatement absorbées par l'augmentation ininterrompue des primes des caisses-maladie. Et pourtant, les cantons poursuivent leur politique d'austérité nuisible et diminuent les réductions des primes au lieu de les augmenter.

De nombreux travailleurs et travailleuses s'inquiètent pour leur retraite. Et à raison! Si aucune contre-mesure n'est prise, le niveau des rentes des futurs retraité-e-s baissera. Par exemple la prévoyance vieillesse: les patrons et leurs alliés dénigrent l'AVS depuis des années. Ils veulent imposer la retraite à 67 ans et pousser la population dans les bras des assurances privées. Nous avons pourtant obtenu d'importantes avancées sociales avec Prévoyance vieillesse 2020. En dépit de l'opposition acharnée des patrons, de l'UDC et du PLR, nous avons fait passer pour la première fois depuis 42 ans une hausse – pas simplement une adaptation – des rentes AVS. Le renforcement de l'AVS que les syndicats demandent depuis longtemps est enfin à portée de main et, étant donné les problèmes rencontrés par les caisses de pensions, il est aussi urgent.

Le 1<sup>er</sup> Mai de l'Union syndicale suisse est donc placé sous le signe de la Justice sociale. Voici

le programme romand.

### BIENNE

Dès midi: service de bar à la place Centrale, 17h: rassemblement à la place de la Gare, 17h15: départ du cortège. 17h45: discours à la place Centrale (par mauvais temps: Palais des congrès). 18h30: remise du prix Unia «Travail et solidarité». Dès 18h50: autres prises de parole et concert.

### FRIBOURG

Place Python, Fribourg, de 16h à 20h: bars et restauration; cortège à 18h, discours dès 18h40. **Les membres SEV sont invités au stand du Cartel VPT Tpf auquel s'est associée la ZPV Fribourg. Raclette offerte aux membres.**

### GENÈVE

11h: au monument à la mémoire des Brigadistes, rue Dancet, côté plaine de Plainpalais, allocutions. 15h: départ du cortège du boulevard James-Fazy. 16h30:

allocutions, puis fête populaire sur la plaine de Plainpalais. Restauration dès 17h. Dès 20h30: au Sputnik, projection gratuite d'«Oncle Bernard, l'anti-leçon d'économie». Retransmission des discours sur Radio Zones, 93.8 FM.

Pour suivre en streaming: <http://www.radiozones.com/>

### INTERJURASSIEN – DELÉMONT

10h45: rassemblement devant la gare de Delémont; 11h: cortège. Dès 12h: apéro puis repas à la Cantine. Interventions politiques. Kermesse et cuisine avec la présence d'associations jurassiennes. Boissons, repas, grillades à prix libres. Concerts. Entrée libre.

### LAUSANNE

17h: rassemblement place de la Riponne, 17h30: cortège jusqu'à Montbenon. 18h30: à la salle des fêtes de Montbenon, prises de parole. Stands de boissons et de nourriture. Musique.

### NEUCHÂTEL

11h: brunch canadien au péristyle de l'Hôtel de Ville de Neuchâtel, discours et musique. 13h30: défilé en ville, discours et musique.

### SION

17h30: début de la partie officielle, place du Scex, discours. Dès 19h: musique.

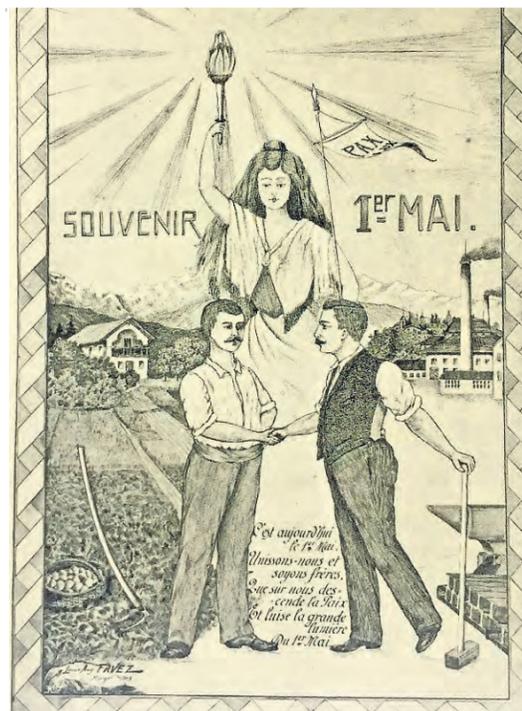
### VALLÉE DE JOUX/LE BRAS-SUS

Dès 11h30 à la salle de la Cantonnette. 12h: discours.

### YVERDON

17h: rassemblement sur la place Pestalozzi; distribution de ballons. Stands de nourriture et de boissons. 17h30: cortège en ville. 18h30: allocutions. 19h30 – 21h à la salle Léon Michaud, château d'Yverdon: table ronde «Privatisations et Uberisation de l'économie, quelles réponses syndicales face aux nouvelles formes de précarisation des emplois?».

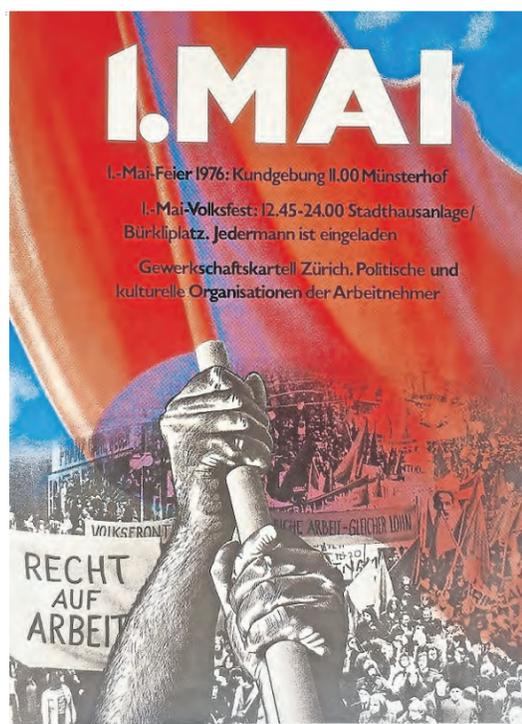
Syndicom-SEV



1<sup>er</sup> Mai 1909, Louis Auguste Favez, Morges.

## LA SOURCE

«Utopie et solidarité – centenaire du 1<sup>er</sup> Mai en images» a été édité la première fois le 28 avril 1990 à l'occasion de l'exposition itinérante consacrée au 1<sup>er</sup> Mai à la Maison du Peuple à Bienne. Les clichés sont de ©Roland Gretler, Zurich 1990.

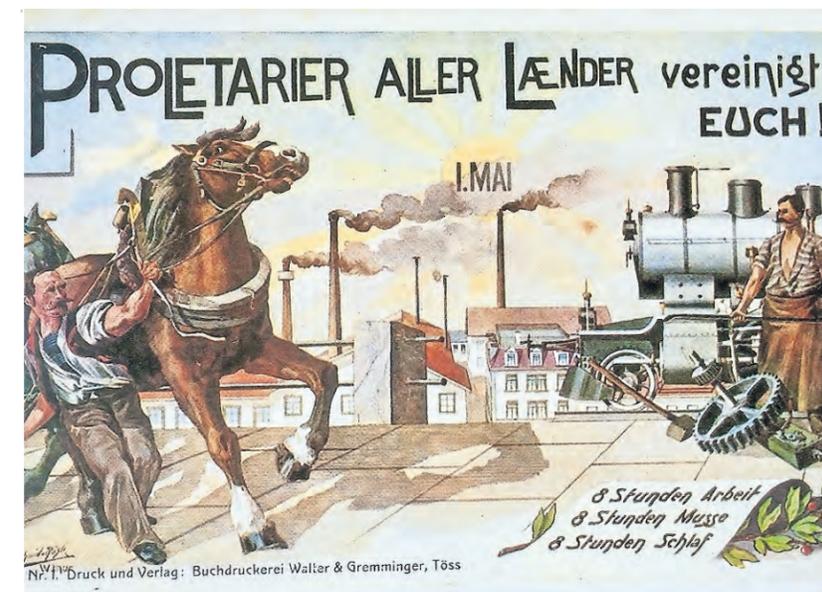


1<sup>er</sup> Mai 1976 à Zurich, affiche de Hugo Schuhmacher.



1<sup>er</sup> Mai 1980, affiche de Hans Gantert, vainqueur du concours de l'USS pour ses 100 ans.

«Le 1<sup>er</sup> Mai, le plus grand acte culturel du 19<sup>e</sup> siècle.»



Affiche du 1<sup>er</sup> Mai de Ad. Schmid-Rösli, Winterthour.

## Voir Vienne et se réjouir!

Lors la dernière assemblée de la Commission de la jeunesse en 2016, nous nous étions fixé comme objectif de nous ouvrir davantage sur une Europe elle-même ouverte, une Europe du peuple et des ouvriers!

C'est désormais chose faite puisqu'une petite délégation de la Commission des jeunes s'est rendue à Vienne du 6 au 9 avril pour rencontrer la jeunesse de VIDA, syndicat des cheminots mais aussi de bien d'autres métiers.

Le samedi 8 avril, nous étions invités à l'assemblée des délégués de la confédération de la jeunesse des syndicats autrichiens (OGJ). Cette confédération regroupe pas moins de 300 délégué-e-s d'une dizaine de syndicats dont les principaux sont VIDA, GPF, le syndicat de la poste et des télécommunications, PRO-GE, le syndicat du métal,



des textiles, de l'alimentaire et celui de la chimie, CST, le syndicat du service public et YOUNION, un syndicat qui regroupe fonctionnaires territoriaux, arts, sport et professions indépendantes. Et

on en oublie!

Lors de cette journée, nous avons été convaincus par le professionnalisme et la motivation de cette jeunesse engagée pour notre futur. Bien sûr, tout n'est pas rose;

de véritables défis nous attendent, que nous soyons Autrichiens, Allemands, Français ou Suisses! La numérisation et l'automatisation de notre monde, le néolibéralisme, mais aussi les incertitudes politiques mondiales en sont quelques-uns!

Leur slogan raisonnable parfaitement avec la réalité actuelle: «Pas de travail, pas d'avenir – RÉVOLUTION!» Cela montre bien toute leur détermination à trouver des compromis. D'ailleurs, des compromis, ils en trouvent avec la hausse des salaires de certains apprentissages, à l'instar des monteurs de voies.

A notre retour, nous sommes stupéfaits par le fait que de nombreux jeunes et très jeunes sont engagés dans leur syndicat respectif; mais aussi par le professionnalisme et leur innovation à communiquer.

Bien entendu, ils éprouvent aussi des difficultés à recruter dans certains secteurs. Néanmoins, force est de constater qu'ils ont plus d'un train d'avance!

La Commission de la jeunesse SEV débattira prochainement à Berne des mesures et/ou des idées à (re)prendre pour améliorer certaines choses.

Nous n'excluons pas de repartir, l'an prochain peut-être, à la rencontre d'autres Jeunesses syndicales en Europe.

Et si toi aussi, derrière ton écran ou ton journal, tu as des idées, du temps et l'envie de t'engager, contacte-nous!

Ensemble, nous sommes plus forts!

Joel, Stefan, Sven et Anthony

<http://sev-young.ch/fr/la-commission-de-la-jeunesse-se-presente/jugendkommission-2/>

## COMITÉ CENTRAL VPT

### Digitalisation, jeunesse et départs...

Les 5 et 6 avril, le comité central (CC) VPT a abordé plusieurs thèmes en présence de la vice-présidente SEV Barbara Spalinger, à commencer par les problèmes liés à la numérisation. Les formes de travail traditionnelles subissent de grandes modifications, ceci aura des répercussions sur les collaboratrices et collaborateurs. Il faut fixer de nouvelles règles afin d'éviter d'éventuels abus de la part des employeurs. Le SEV veille à ce que ces changements ne soient pas entièrement supportés par les employé-e-s. Il s'agit notamment d'offrir au personnel des formations adéquates. Vincent Wechsler représentait la Jeunesse. Il est prêt à

s'investir. Il est ressorti des discussions que les jeunes ne connaissent pas suffisamment les instances du SEV, composé de huit sous-fédérations. Notre président central Gilbert D'Alessandro compte sur Vincent et l'a invité à l'assemblée VPT ainsi qu'à son comité d'automne au Tessin. Certain que ce jeune homme saura faire le lien de façon constructive avec la Commission de la Jeunesse (voir ci-dessus). Depuis 25 ans, il y a une diminution des règles légales en matière de transports dans l'UE, ceci dans le but de mettre en concurrence les moyens de transport. On a oublié que la privatisation allait forcément être payée par

quelqu'un, ce sont à nouveau les employé-e-s qui passent à la caisse... Nous constatons que les prix baissent, le SEV s'insurge contre les conséquences dramatiques qu'engendre cette situation. En diminuant la formation de manière drastique, la sécurité n'est plus garantie, fait inacceptable. Les conditions de travail sont bafouées, le SEV lutte avec véhémence contre cette façon d'agir, notre président Giorgio Tuti nouvellement élu à l'ETF n'a pas dit son dernier mot! Concernant le recrutement, il est important de poursuivre les efforts. Si les chiffres sont dans l'ensemble assez bons, les décès ne sont malheureusement pas compensés.

Carmelo regrette que les retraites de nos pensionné-e-s ne soient pas indexées automatiquement. En raison de la non-indexation, certains membres retraités quittent le syndicat car ils ont l'impression d'être oubliés. Ce n'est pas le cas, la VPT se préoccupe du sort de ses membres retraités, d'ailleurs Elena va sortir une brochure pour les futurs retraité-e-s. Comment renforcer l'intérêt de nos journées VPT? Elle sont méconnues d'une grande partie de la jeunesse SEV. En donnant un vent nouveau à ces journées, par exemple par une animation, elles pourraient peut-être connaître un plus grand succès. Elles doivent rester

l'occasion de favoriser les rencontres entre générations. Le comité central prend congé de Mike Jaber qui quittera sa fonction de caissier de la branche rail en fin d'année également. Mike, qui prendra des responsabilités au sein de BLS, continuera de s'occuper de sa section dont il est le président. Le susnommé quittera sa fonction de président du rail avec effet au 31 mai 2017. Quittant définitivement le monde des transports publics pour entrer dans le privé, il mettra fin à environ 30 années de syndicalisme, il ne quittera pourtant pas le SEV, qui lui est cher, en demeurant membre externe.

René Tschantz

## Sections

### Lundi 8 mai ■ AS Ouest

18h45 Assemblée des membres  
Hôtel Alpes et  
Lac  
Neuchâtel

Giorgio Tuti, président du SEV, sera notre invité. RailFit 20/30, les négociations CCT à venir seront abordés. Après l'assemblée, un repas sera offert par la section. Les propositions que vous souhaitez soumettre lors de l'assemblée sont à faire parvenir par écrit jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 2017 à: SEV AS Ouest, case postale 1310, 1001 Lausanne ou par e-mail à : ouest@as-online.ch

Pour le repas, nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 2017 auprès de: SEV AS Ouest, case postale 1310, 1001 Lausanne, par e-mail ou téléphone à: ouest@as-online.ch, 078 825 66 90

Avec nos meilleures salutations

*René Zürcher*

### Jeudi 27 avril ■ GES TL

16h–20h Ouverture de la cave

Nous vous attendons nombreux pour partager le verre de l'amitié lors de l'ouverture de la cave. Nous vous prions dore et déjà de réserver la date du vendredi 19 mai pour notre grande ouverture avec dégustation. Au plaisir de vous accueillir pour ces dernières ouvertures.

*Votre comité GESTL*

## Décès

**Cordey Roger**, fadm pens, Lausanne; décédé dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Fidanza Germain**, chef de groupe, Lausanne; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Germanier Michel**, conducteur de tracteur sur rail, Sierre; décédé dans sa 80<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Reusser Claudine**, secrétaire, Lausanne; décédée dans sa 73<sup>e</sup> année. PV Vaud.

Abonne-toi dès maintenant à la newsletter de contact.sev:  
[sev-online.ch/fr/newsletter](http://sev-online.ch/fr/newsletter)



## IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.  
ISSN 1662-8462

Tirage: 10404 ex. (total 42010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Karin Taglang.

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; [contact@sev-online.ch](mailto:contact@sev-online.ch); téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abonnements et changements d'adresse: Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch).

Préresse: AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau. [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 4 mai 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 27 avril à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 24 avril à 10h.

## Pensionnés

### Mardi 25 avril ■ PV Genève

14h30 Assemblée générale  
UOG  
Pl. des Grottes 3  
Genève

Vous êtes invitées et invités à participer à l'assemblée de printemps. Ordre du jour statutaire. Après l'assemblée, nous prendrons le verre de l'amitié. Merci de venir nombreux, car c'est toujours un bon moment de rencontre et de partage.

*Votre comité*

### Mardi 2 mai ■ PV Fribourg

Payerne  
Visite de Météo Suisse  
à Payerne

La commission d'animation vous convie à la visite de la station météo de Payerne. D'une durée de 1h30, celle-ci se déroulera à l'extérieur. En cas de mauvais temps, prenez donc vos dispositions.

Rendez-vous à la gare de Payerne à 9h30 à l'arrivée des trains de chaque direction. Après le café, déplacement à pied ou en voiture jusqu'à la station (env. 20 minutes de marche, 2 à 3 voitures à disposition des non-marcheurs). Rendez-vous à la station de Météo Suisse à 10h30 précises pour les personnes s'y rendant en voiture. Vers 12h15, retour en ville pour le repas en commun dans un restaurant de la ville.

Prière de vous inscrire jusqu'au vendredi 28 avril auprès d'Eric Pont, tél. 026 660 59 63, mail [niric@sunrise.ch](mailto:niric@sunrise.ch), ou de Joël Terrapon, tél. 026 660 53 70, mail [terrapon.joel@bluewin.ch](mailto:terrapon.joel@bluewin.ch).

*La commission d'animation*

### Jeudi 4 mai ■ PV Neuchâtel et Jura

Maison de Salvagny  
Salvenach  
Course pédestre

Matin: marche de 4km Liebistorf–Salvenach. Repas à 12h30 à la Maison de Salvagny. Après-midi: marche de 6km Salvenach–Morat. Rendez-vous à Kerzers, bus 122 dép. 10h33, non-marcheurs: dép. de Morat à 12h05, bus 547. Inscriptions jusqu'au 1<sup>er</sup> mai à Yvan Renevey, 032 725 62 88 ou [renevey26@gmail.com](mailto:renevey26@gmail.com).



## Formation: encore des places disponibles

**Mercredi 3 mai:** Chexbres, Hôtel Préalpina, «La Suisse, un îlot de cherté?»

**Vendredi 12 mai:** Morges, Hôtel La Longeraie, «Ma relation à mes supérieurs, comment la rendre plus aisée?»

**Mercredi 17 mai et lundi 12 juin:** Chexbres, Hôtel Préalpina, «S'affirmer et s'impliquer au quotidien»

**Mardi 30 mai:** Yverdon, Synergic, «Cloud, messagerie libre et fonctions d'échanges sur le Net»

**Mercredi 7 juin:** Lausanne, Hôtel Aulac, «Protéger ses données informatiques sur internet»

**Lundi 12 et mardi 13 juin:** Sainte-Croix, Hôtel de France, «Comprendre le fonctionnement de l'AVS»

Pour les membres des syndicats, les frais d'au moins un cours par an sont pris en charge par le syndicat d'affiliation. Informations et inscriptions: [www.movendo.ch](http://www.movendo.ch), par téléphone au 021 310 48 70, [info@movendo.ch](mailto:info@movendo.ch)



Le SEV soutient l'étude du phénomène Bellinzone

# Etude sur la grève des Officine

**Une étude de l'école universitaire professionnelle de Suisse italienne (SUPSI), soutenue aussi par le SEV, veut comprendre pourquoi les Ateliers industriels de Bellinzone sont un thème d'actualité depuis près de 10 ans.**

Le dossier des Ateliers industriels CFF de Bellinzone, les «Officine», est certes très particulier. Mais sa particularité ne peut se résumer à la grève de 2008.

## Événement exceptionnel

Il est vrai que cette grève a été un événement exceptionnel: en raison de sa durée, de la détermination affichée, mais aussi en raison de la vague de soutien et de l'implication de la population qu'elle a suscitées.

Ce n'est donc pas un hasard si lors de la conférence de presse post-accord de fin de grève, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger avait parlé d'un conflit qui avait dépassé le



L'opinion publique est toujours passionnée par les Officine.

cadre de l'entreprise pour devenir un problème de «cohésion nationale».

## Encore sur le qui-vive

Mais ces circonstances extraordinaires ne suffisent pas à elles seules à expliquer l'intérêt que suscite encore «L'affaire des Officine» près de 10 ans après. Au fond, les Officine sont toujours en activité et les CFF ont répété à

maintes reprises leur optimisme et rassuré quant à leur avenir.

Malgré tout, la commission du personnel des AI poursuit son travail de manière particulièrement active, rencontre régulièrement des responsables des CFF à divers niveaux, impliquant aussi les autorités politiques cantonales et communales. Cet activisme suscite encore un grand intérêt.

## Les caractéristiques du combat

Quels sont donc les facteurs qui permettent de maintenir cette attention? Serait-ce en raison de la grande vague d'émotion d'il y a dix ans? Ou d'une sensibilité particulière à ce dossier, arrivée à maturation, ou la conscience de l'importance de cette structure pour la fragile économie régionale? A moins que ne joue aussi un rôle une certaine dé-

fiance, toujours actuelle, à l'encontre des CFF?

Toutes ces questions ont éveillé la curiosité de chercheurs de la SUPSI qui ont proposé une étude qui pourrait aussi apporter des réponses à d'autres pertinentes questions: quelles sont les caractéristiques de l'organisation qui ont permis de garder l'élan sur une période si longue? Quels rôles ont joué la société, les institutions, les organisations syndicales et politiques? Dans quelle mesure cet activisme a-t-il influencé et influencera les choix de l'entreprise?

Ce projet d'étude, qui veut inclure toutes les parties concernées, a évidemment suscité l'intérêt de l'association «Giù le mani dalle Officine» du SEV et d'Unia, qui ont accepté de le cofinancer, justement avec pour objectif de le publier lors des 10 ans de la grève, en mars 2018.

Ses réponses ne manqueront pas d'apporter des éclairages nouveaux à ce passionnant dossier.

Pietro Gianolli, vbo

## Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»



Le concours de **contact.sev**

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera des chèques Reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 05:

la gare de Lucerne.

Le sort a désigné Manuel Schoch, domicilié à Monte Carasso, membre d'AS Ticino.

Il gagne un set d'écriture Caran d'Ache..

## Conditions de participation

**Par carte postale** Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

**Par e-mail** Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Sur Internet** Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 26 avril 2017.