

## Budget adopté

Le comité a élu Tony Mainolfi en tant que secrétaire syndical et approuvé le budget 2018.

Page 2



## 100 ans d'Octobre 17

En février, puis octobre 1917, la Révolution russe ébranlait le monde. Qu'en retenir ? Interview de l'historien Eric Aunoble.

Pages 4-5



## Mécanos sous pression

Le président central LPV, Hans-Ruedi Schürch, évoque les défis des mécaniciens. Pages 8 et 9

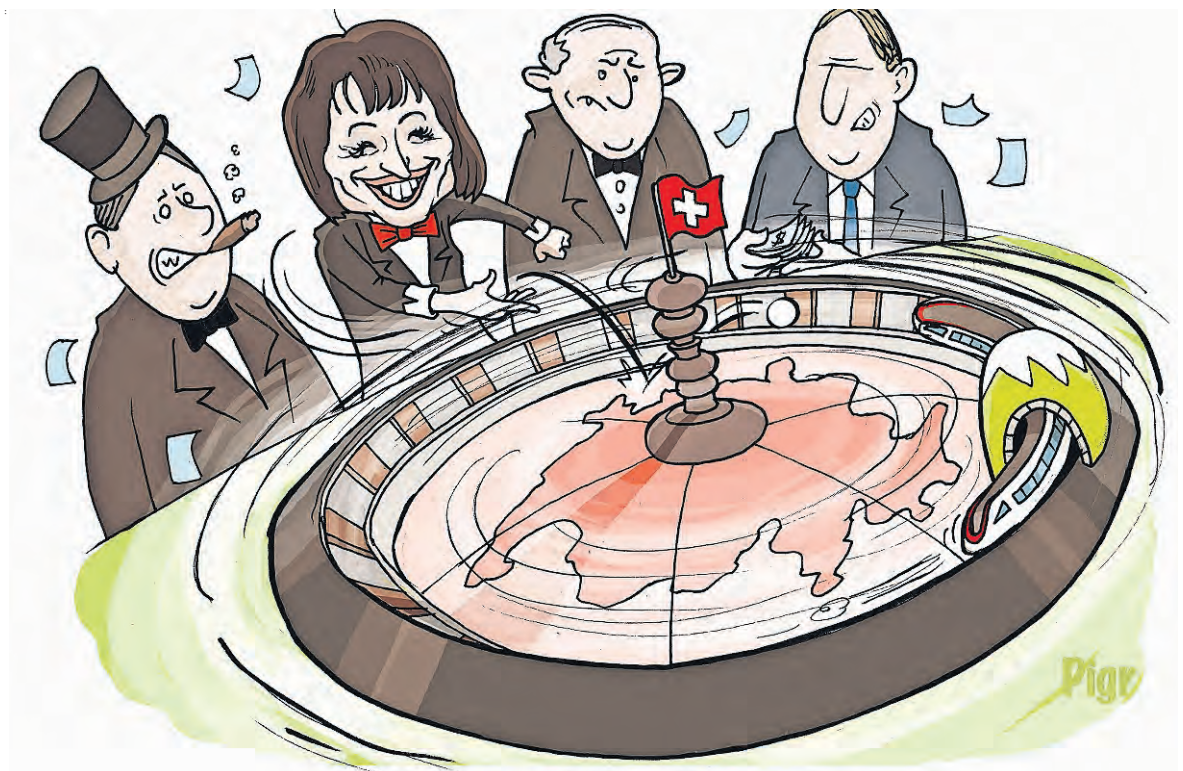
## La Confédération favorable à plus de concurrence

# Qui veut gagner des millions?

**La Confédération veut intégrer les bus longues distances dans l'offre des transports publics et réfléchit à ouvrir le trafic transfrontalier de voyageurs à la concurrence.**

La politique libérale actuelle se poursuit à un rythme régulier. Pas après pas, l'OFT, sous la houlette de Doris Leuthard, ouvre le marché à la concurrence. Misant sur les bus longues distances alors qu'elle investit massivement dans le rail, la Confédération scie la branche sur laquelle elle est assise.

En réfléchissant à libéraliser le trafic transfrontalier de voyageurs, la Confédération va aiguïser les appétits d'entreprises ferroviaires intéressées aux bénéfices du trafic grandes lignes. Pour le SEV, le rail helvétique est en péril.



Edito en page 3

## NLM: le travail au cœur des préoccupations

Les syndicats soutiennent encore et toujours le personnel de la navigation du côté suisse du Lac Majeur qui a fait grève durant 20 jours cet été. Cette période d'incertitude se poursuit, aucun employé ne sachant à quelles conditions il sera engagé l'an prochain. Idem pour les saisonniers. L'Office fédéral des transports vient quant à lui de clarifier la réglementation sur le Lac Majeur.

Page 16

## Interview de Daniela Lehmann

# Le SEV se prépare à la Mobilité 4.0

■ La numérisation impacte depuis longtemps le monde des transports publics. Pour le personnel les conséquences peuvent être dramatiques, même si elles comportent aussi des opportunités.

Il s'agit donc de garder à l'œil les dangers tout en cherchant à tirer profit des chances. Ce travail, c'est Daniela Lehmann qui le coordonne au SEV. Elle



en parle dans l'interview de ce numéro: «La numérisation doit être utile pour le personnel, pas lui nuire.»

Il est donc nécessaire de mettre un cadre légal protégeant le personnel des dangers de cette évolution numérique. Côté opportunités, on trouve notamment la recherche d'un meilleur équilibre entre famille et travail.

Pages 6, 7 et 10

## EN VITESSE

Lignes jurassiennes:  
déjà 1500 signatures

Le SEV et syndicom ont déjà récolté 1500 signatures en faveur d'une mise au concours des lignes qui se fasse dans le respect des conditions de travail du personnel. Afin d'éviter un nivellement par le bas des conditions de travail et salariales, mais aussi de la qualité de l'offre actuelle, les signataires de cette pétition demandent au gouvernement jurassien d'inclure dans l'appel d'offres à venir:

- L'obligation de conclure une Convention collective de travail avec les partenaires sociaux de la branche
- L'obligation que cette CCT s'appuie sur les conditions d'usage dans la région comme le prévoit la loi jurassienne sur les Transports publics

## Uber sous pression

Rien ne va plus chez Uber très affaibli par des scandales à répétition (management brutal et irrespectueux, culture d'entreprise sexiste et discriminatoire) conduisant à la démission de son patron fin juin. Il ne se passe désormais plus une semaine sans qu'Uber doive se retirer d'un territoire. C'est parfois une ville. Mais parfois aussi un pays entier. La société américaine de mise en relation entre chauffeurs privés et passagers subit une pression de plus en plus importante des autorités au niveau local pour se conformer à leurs lois. La Finlande en juillet, la Norvège fin octobre. Banni à Hambourg, Francfort et Düsseldorf, la société est obligée de coopérer avec des taxis à Berlin. Interdits à Barcelone, les services d'Uber le sont aussi depuis fin septembre à Londres car ne remplissant pas les exigences en matière de sécurité. En Suisse, Uber a dû abandonner son service Pop à Zurich cet été, sous la pression des autorités. A Lausanne, ce sera sans doute le cas en 2018 (LT, 14.10.17). Sous pression et en quête de respectabilité, Uber aurait choisi une voie plus collaborative. Affaire à suivre.

Comité SEV du 13 octobre

## Feu vert pour un budget légèrement rouge

Le 13 octobre, le comité a approuvé à l'unanimité le budget prévoyant un déficit de 41 000 fr. sur des charges de quelque 13 millions. Les cotisations restent inchangées. Le comité est aussi revenu sur le non à PV 2020.

Le responsable des Finances Aroldo Cambi a présenté sa moure en comparant principalement les chiffres avec les comptes 2016 et non le budget 2017. Ainsi, le déficit prévu l'an prochain (-41 000 fr.) peut être qualifié de stable après les comptes négatifs 2016 (-800 fr.). La baisse constante des membres et les faibles taux d'intérêts sur les marchés financiers ne permettent pas de viser des bénéfices: «La baisse des membres est toutefois inférieure aux autres années en raison de l'adhésion de quelque 500 membres PUSH depuis le 1er juillet dernier», a rappelé Aroldo Cambi. Autre élément important, la hausse des frais juridiques «car les situations sont de plus en plus complexes, durent plus longtemps et le nombre de dossiers augmente en raison de RailFit 20/30». Malgré un contexte difficile, la situation financière du SEV de-



Tony Mainolfi est félicité par Peter Käppler et Danilo Tonina, vice-président et président du comité.

meure solide. La discipline budgétaire permet de contrer le manque de rentrées «mais le potentiel d'économies n'est pas infini», a souligné le chef des Finances. Cette rigueur financière reste d'actualité pour éviter les déficits structurels qui feraient fondre les fonds propres. Rigueur financière qui se traduit notamment par la recherche de collaborations, telles que celles avec l'association du personnel de la Confédération (APC) ou Kapers, le syndicat du personnel de cabine. Le défi financier – mais surtout syndical – demeure la stabilisation des effectifs des membres et

leur rajeunissement.

## Non à PV 2020: et maintenant?

Le comité a analysé le refus es-suyé par Prévoyance vieillesse 2020. «L'objet était complexe et les raisons du non nombreuses, a rappelé Giorgio Tuti. Et maintenant, le PDC, favorable à PV 2020, a changé de camp. Nous serons dans une position défensive et devons faire usage du référendum pour maintenir le statu quo, alors que les comptes de l'AVS se détérioreront notamment en raison de l'arrivée à la retraite des baby-boomers.» L'assemblée des délégué-e-s de

l'USS du 3 novembre se penchera aussi sur ces votations. Le comité a aussi estimé que les divi-sions syndicales dans ce dossier ont favorisé son échec. Il n'est par contre pas utile de chercher des responsables, mais il est fondamental de s'interroger sur la manière d'unifier les rangs en amont. Une chose est claire: le SEV va continuer à se battre pour renforcer l'AVS et éviter le démontage que les bourgeois envisagent. **Vivian Bologna**

## LE COMITÉ EN BREF

## Une minute de silence pour Andrea Sabetti

Le comité du SEV a observé une minute de silence à la mémoire d'Andrea Sabetti. Le président de la section VPT Locarno est en effet décédé fin septembre des suites d'une grave maladie. Le vice-président de la VPT Peter Bernet s'est dit consterné et a rendu hommage à cet infatigable militant. Après avoir passé deux ans au

SEV, le secrétaire syndical en poste à Lausanne Tony Mainolfi a été élu par le comité. Le président Giorgio Tuti en a dressé un portrait élogieux: «Son travail est reconnu par ses collègues et par les membres. On ne m'en avait dit que du bien avant son engagement. Je peux vous garantir qu'on ne m'avait pas menti!» Celui qui s'occupe

notamment de la CGN, des VMCV, des TMR et du MOB a été interrogé par le président du comité Danilo Tonina: «Qu'aimes-tu et que n'aimes-tu pas au SEV?» Tony Mainolfi a relevé qu'au SEV «j'ai trouvé un climat de travail favorable pour une cause qui nous est chère, une cause collective. J'apprécie notamment cette proximité avec les membres et le travail

dans une équipe qui collabore de manière optimale.» Même en cherchant bien, il assure n'avoir rien trouvé de déplaisant au SEV. Faute de participants, la Journée de la Migration a dû être annulée. Pour Giorgio Tuti, ce n'est pas un drame, mais il est nécessaire d'en tirer les leçons pour la suite.

Rapport du Conseil fédéral

## Libéralisation des transports confirmée

Le Conseil fédéral a présenté jeudi 19 octobre les orientations dans la politique des transports: des bus longues distances pour concurrencer le rail et l'étude d'une ouverture du marché du trafic transfrontalier de voyageurs.

Le Conseil fédéral entend développer le transport national et international par autocar dans les limites du cadre juridique actuel. Les lignes nationales d'autocars longues distances seront intégrées au système de transports publics existant. La voie est donc libre pour des entreprises telles que Domo Reisen, même si l'Office fédéral des transports (OFT) n'a pas encore délivré d'autorisation - ce qu'il entend faire avant le changement d'horaire. Pour le Conseil fédéral, la validité de l'abonnement demi-tarif et de l'abonnement général doit être reconnu sur les trajets qu'effectuent ces bus longue distance. En outre, elles devront avoir une concession.

C'est sans doute l'une des seules bonnes nouvelles de cette annonce. Dans le transport international par bus, le Conseil fédéral maintient l'interdiction de cabotage, même si celle-ci est très facilement bafouable.

## Libéralisation du transport transfrontalier de voyageurs?

Le Conseil fédéral veut aussi étudier la possibilité de libéraliser le transport transfrontalier de voyageurs. On ne se fait guère d'illusion sur l'issue de l'étude... A l'heure actuelle, les prestations de transport ferroviaire international de voyageurs ne sont possibles que lorsqu'elles font l'objet d'une coopération entre une entreprise suisse et une entreprise étrangère. Le Conseil fédéral examine si une libéralisation du marché dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres (ATT) entre la Suisse et l'UE serait opportune afin de rendre de nouvelles offres possibles. A l'avenir, les entreprises ferroviaires pourraient ainsi lancer de leur propre chef des offres de prestations de transport international

de voyageurs. Le cabotage serait également possible, pour autant que l'objectif principal reste le transport de voyageurs entre des gares de différents Etats-membres. Ainsi, les entreprises ferroviaires suisses pourraient, dans le cadre d'offres transfrontalières, effectuer des prestations de trafic intérieur même dans d'autres pays. Pour minimiser sa décision, le Conseil fédéral affirme que «la libéralisation envisagée donnerait lieu à un petit nombre de nouvelles offres». C'est ce qu'il a constaté en Europe... Evidemment, la concurrence s'opérerait sur les tronçons les plus rentables avec lesquels les CFF subventionnent aussi les lignes les moins rentables. Après l'annonce du Conseil fédéral, les médias étaient plutôt favorables à ce vent de libéralisme, car selon eux un peu de pression sur les CFF ne peuvent qu'être salutaires. Et tant pis pour la pression sur les conditions de travail et salariales du personnel. **c-vbo**

Trafic grandes lignes

## Une solution commune CFF-BLS est encore possible

L'Office fédéral des transports (OFT) vient d'annoncer le report de sa décision sur l'octroi des concessions du trafic grandes lignes. Comme l'a toujours affirmé le SEV, un tel changement est lourd de conséquences et nécessite une analyse approfondie. Pour le SEV, il reste suffisamment de temps d'ici juillet 2018 pour que les CFF et le BLS trouvent une solution commune pour l'exploitation des grandes lignes. «La coopération a fait le succès du rail suisse. La concurrence ne pourra que l'affaiblir»,

souligne Giorgio Tuti, président du SEV. «Le fait que l'OFT annonce le report de sa décision pour le mois de juillet démontre que l'octroi d'une concession pour le trafic grandes lignes n'est pas à prendre à la légère. Les conséquences d'un transfert de concessions seraient immenses pour les entreprises et le personnel», souligne Giorgio Tuti. «Le SEV appelle encore une fois les dirigeants des CFF et du BLS à chercher la coopération dans ce dossier. Une fragmentation des concessions du trafic

grandes lignes aurait des répercussions à très long terme sur le chemin de fer helvétique puisque cela ne ferait qu'aiguiser l'appétit d'entreprises ne recherchant que les profits des grandes lignes. C'est donc l'exploitation du trafic régional qui est également en péril.» Pour le SEV, la concurrence n'apportera que des problèmes au rail suisse, réputé internationalement pour sa qualité. Prendre le chemin qu'ont suivi des pays comme la Suède serait une immense erreur. **SEV**

ÉDITO

En voulant développer le trafic national et international de bus longue distance, la Confédération favorise la concurrence au rail pour lequel elle investit des sommes colossales. Il s'agit là d'un auto-goal en bonne et due forme. C'est une décision incompréhensible alors que notre système de transports publics a une très bonne réputation au niveau international et reçoit les louanges de toute l'Europe. Ces bus longue distance constituent une concurrence déloyale pour le rail car ils ne partici-

«Quelles seront les conditions de travail de ces conducteurs de bus longue distance? Pour nous, il est évident que les conditions usuelles de la branche sont celles du trafic grandes lignes sur le rail.»

Giorgio Tuti, président



pent en rien aux frais d'infrastructures. Les prix défiant toute concurrence qu'ils proposent ne sont possibles qu'en exerçant une pression majeure sur les conditions de travail et salariales du personnel. Quelles seront les conditions de travail de ces conducteurs de bus longue distance? L'Office fédéral des transports ne se prononce pas. Pour nous, il est évident que les conditions usuelles de la branche sont celles du trafic grandes lignes sur le rail.

La Confédération a également envoyé un signal positif de plus en faveur de la libéralisation des transports en annonçant vouloir étudier l'ouverture du trafic transfrontalier de voyageurs. Plus besoin de coopération entre entreprises pour exploiter un Milan – Zurich par exemple. N'importe quel acteur pourra se lancer et concurrencer le trafic intérieur. La Suisse est le seul pays au monde capable de démolir un système pourtant si performant! Le système ferroviaire suisse a besoin de stabilité, pas de chamboulements. Les pays qui ont choisi la concurrence en payent aujourd'hui le prix. L'exemple suédois est à ce titre révélateur.

Un autre aspect doit être souligné: le Conseil fédéral peut passer en force pour le trafic transfrontalier de voyageurs, sans passer par le Parlement, qui peut assister à ces changements en bon spectateur inoffensif.

Malgré les avis plutôt positifs des médias – pour lesquels un peu de pression sur les CFF ne fait pas de mal – le SEV va poursuivre son travail politique, juridique et syndical pour éviter un éclatement du système ferroviaire, synonyme de catastrophe pour les emplois et leur qualité.

100 ans de la Révolution russe

# Que reste-t-il d'Octobre 17 ?

**Il y a 100 ans éclatait la Révolution russe. Celle de Février lançant un mouvement révolutionnaire auto-organisé groupant ouvriers, paysans et régiments mutinés. Celle d'Octobre qui voit Lénine et les bolcheviks prendre le pouvoir. Que retenir de ce moment à la fois porteur de tant d'espoirs et de désillusions ? Le point avec Eric Aunoble, historien et enseignant à l'Université de Genève.**

■ **contact.sev: En tant que bon connaisseur de l'histoire russe, que retenir-vous de la Révolution russe ?**

**Eric Aunoble:** C'est une banalité de dire que la Révolution russe a « ébranlé le monde », qu'elle l'a transformé. Mais on oublie aujourd'hui comment elle l'a transformé. Dans un pays pauvre, dictatorial, en pleine guerre, la mobilisation populaire, l'organisation des classes pauvres ont changé le cours de l'histoire. On ne peut guère comparer la Révolution russe qu'à la Révolution française dans ses effets de déflagration planétaire. Et pour ce qui est des méthodes (la prise en main des entreprises et les conseils ouvriers pour le dire vite), seules les révolutions espagnole de 1936 et hongroise de 1956 ont suivi ce chemin.

■ **Quel rôle les cheminots ont-ils joué contre la tentative de putsch d'août 1917 qui voulait écraser les soviets ?**

Cette tentative de coup d'État militaire représentait un vrai danger politique car son leader, le général Kornilov, avec sa stature de tribun, devenait très populaire, non seulement dans l'armée, mais aussi dans les classes moyennes effrayées par le radicalisation de la révolution. Mais la grève immédiate des cheminots a fait que le putsch s'est perdu dans les sables. Immobilisées dans des trains sans conducteurs, les troupes rebelles ont été soumises à la pression de la population mobilisée pour ses libertés. Pour autant, le syndicat des cheminots a joué un rôle plutôt conservateur en 1917. Créé en avril, il élit un secrétaire à peine socialiste, partisan de la continuation de la guerre. Les cheminots constituent une corporation plutôt bien lotie (« l'aristocratie ouvrière »), le syndicat fait une large place aux cadres - plus que modérés politiquement -, et ses dirigeants sont liés au gouvernement provisoire dont ils attendent les bonnes réformes et l'augmentation des salaires...

Quand le syndicat des cheminots s'oppose à l'insurrection

bolchevique en octobre, il ne défend pas seulement le principe d'un gouvernement ouvert à d'autres tendances que celles de Lénine, il tente de bloquer un adversaire politique. Cela dévoile les enjeux du moment : les oppositions politiques et sociales traversent aussi le mouvement ouvrier.

■ **Il semble qu'il y ait autant d'interprétation de la révolution russe que de courants politiques de gauche, notamment sur les origines de la bureaucratisme et du capitalisme d'Etat...**

La difficulté pour les différents courants est de tenir ensemble ces contradictions. Les sociaux-démocrates, tel le menchevik Martov, vont louer la sagesse du « mouvement ouvrier organisé » opposé à Octobre et attribuer l'origine du chaos bureaucratique au radicalisme des bolcheviks et des « masses sans expérience ». Trotski et son camarade Rakovski soulignent plutôt l'influence délétère de la guerre civile (1918-1921) qui transforme les militants en guerriers imbus d'eux-mêmes alors que toute une plèbe

fonctionnaire survit grâce à sa place dans l'appareil du nouvel État, s'y développe et le parasite. L'ultra-gauche ou les anarchistes insistent sur la responsabilité des bolcheviks eux-mêmes, aveugles sur la transformation de leur projet ou profitant carrément de la situation pour s'arroger un pouvoir absolu.

■ **Parmi les historiens aussi les luttes d'interprétation font rage...**

Globalement, il y a une interprétation « libérale » mais aux dessous assez réactionnaires, qui est aussi vieille que la Révolution. Au début, elle a incriminé la populace et l'argent allemand. Ensuite, dans les années 1950, elle a rebaptisé le « complot allemand » en « manipulation totalitaire » pour décrire l'action des bolcheviks. Et, en schématisant, je dirais que *Le Livre noir du communisme* a fait la synthèse des deux dans les années 1990 en posant le désordre révolutionnaire comme base du succès bolchevique. Un autre courant s'est développé depuis les années 1960, plus attentif aux forces sociales.

## QUELQUES REPÈRES

■ **1905** : une première révolution éclate. Ouvriers et paysans forment leurs premiers organes de pouvoirs indépendants, les Soviets. La répression est sanglante.

■ **Février 1917** : hiver rude, pénurie alimentaire, lassitude face à la guerre. Grèves spontanées des ouvriers des usines de la capitale Petrograd. Le 23 février, des femmes manifestent pour réclamer du pain. Les grèves se généralisent dans tout Petrograd. Une partie de la troupe fraternise. Le tsar dissout le Parlement russe (la Douma).

■ **Mars 17** : tous les régiments de la garnison de Petrograd se joignent aux révoltés. Le tsar Nicolas II abdique. Un gouvernement provisoire est élu par la Douma. Des conseils spontanés d'ouvriers, paysans, soldats ou marins couvrent en quelques semaines la quasi-totalité du pays.

■ **Fin août 17** : un soulèvement armé est organisé pour écraser les soviets et remettre la Russie dans la guerre. Il échoue. Les masses se radicalisent. Les paysans s'emparent des terres, sans plus attendre.

■ **24 octobre 17** (calendrier russe) : la garnison et les marins de Kronstadt prennent le contrôle des points stratégiques de la ville de Petrograd, avant de lancer un assaut final sur le palais d'Hiver. Lénine et les bolcheviks prennent le pouvoir et promulguent des décrets : sur la terre (grande propriété foncière abolie immédiatement sans indemnité), nationalisation des banques, contrôle ouvrier sur la production, journée des huit heures, etc.



La révolution russe se prolonge dans l'art, dans le courant artistique du constructivisme dans les années 1920, ici une célèbre affiche de Alexandre Mikhaïlovitch Rodtchenko.

## 100 ans de la Révolution russe

Marc Ferro avait montré le développement d'une bureaucratie au sein des soviets dès le début de la révolution de Février.

Deux auteurs récemment traduits en français éclairent des questions importantes : Stephen Smith étudie les comités d'usines, distincts des syndicats et des soviets, qui remettent en cause le pouvoir des patrons et des cadres sur le lieu de travail ; Alexander Rabinowitch montre quant à lui comment le parti bolchevique a su dépasser les cadres du socialisme traditionnel pour s'adresser aux soldats et ouvrier-e-s nouveaux venus à la politique en 1917, sans plan préétabli, au prix de bien des tâtonnements.

■ **Liberté de la presse suspendue, police politique répressive, mise au pas des concurrents révolutionnaires (socialistes et anarchistes), sans même parler des dérives stalinienne ultérieures (Procès de Moscou, goulags, etc.), l'héritage d'Octobre 17 n'est pas toujours facile à assumer aujourd'hui pour la gauche ?**

On ne se rend plus compte des tensions du moment. Ceux qui dénoncent la vio-

lence bolchevique dès les premiers jours sont largement ceux qui trouvent normal de prolonger la guerre et qui veulent instaurer un pouvoir fort pour mettre fin à «l'anarchie». De l'autre côté, la haine est profonde dans les classes pauvres contre les porteurs d'épaulette, mais aussi de lunettes. On en veut à tous ceux, même «de gauche», qui donnaient des ordres et faisaient la leçon. Ceux qui s'investissent à la Tcheka (police politique du nouveau régime) sont souvent d'anciens militants des comités d'usine ou de régiment...

Il faudrait que la gauche assume déjà ce qu'est une révolution, et ensuite on pourra discuter des alternatives possibles ou souhaitables à tel ou tel moment. Je sais que cela peut paraître un peu dur, mais on s'est nourri d'images d'Épinal pendant des années. Elles ont été longtemps stalinienne et aujourd'hui elles seraient plutôt libertaires, mais elles sont toujours rassurantes, avec des bons et des méchants. Or ce n'est ni une façon de comprendre le passé, ni un moyen d'affronter l'avenir.

*Interview Yves Sancey*

■ **Eric Aunoble** a notamment écrit : « *Le Communisme, tout de suite !* ». *Le mouvement des Communes en Ukraine soviétique (1919-1920)*, Les Nuits rouges, 2008 et *La Révolution russe, une histoire française*, La Fabrique, 2016.

**Pour en savoir plus :**  
■ [www.kommuna.net](http://www.kommuna.net)

**Autres livres :**

■ **Marc Ferro**, *Des Soviets au communisme bureaucratique: les mécanismes d'une subversion*, Paris, Gallimard et Julliard, coll. « Archives », 1980.

■ **Stephen Smith**, *Pétrograd Rouge, la Révolution dans les usines (1917-1918)*, Les Nuits Rouges, 2017 (1983).

■ **Alexander Rabinowitch**, *Les Bolcheviks prennent le pouvoir. La révolution de 1917 à Petrograd*, Paris, La Fabrique, 2016 (éd. originale en 1976).

■ **Journée «Démocratie et socialisme» 10-11.11.17, Berne**  
Le réseau de penseurs de gauche «Denknetz» organise 2 jours de réflexion - en allemand - sur les 100 ans de la Révolution russe à l'Hôtel Bern à Berne.  
Infos : [www.denknetz.ch](http://www.denknetz.ch)

## MON OCTOBRE 17

### En quoi la Révolution russe vous inspire-t-elle encore aujourd'hui ?



doit être internationale et durable. Et inclure tous les êtres humains, pour défier toutes les structures de pouvoir. Alors le soleil brillera sans relâche!

Venceremos! »

**Tamara Funicello**,  
présidente de Jeunesse  
Socialiste Suisse

«Je pense que la classe ouvrière mondiale a beaucoup perdu de force depuis la fin de l'URSS et la réunification des deux Allemagnes. Les USA n'ont plus de véritables contre-pouvoir à l'exception de la Chine, toujours communiste. Depuis la fin de la Guerre froide et la disparition des partis communistes en Europe, les syndicats ont perdu beaucoup d'influence. Retour aux travailleurs sans droits, à l'esclavage et à d'autres formes d'exploitation des êtres humains qui deviennent de nouvelles habitudes qui rappellent le XIXe siècle !»

**Jean-Claude Cochard**,  
membre SEV et président de  
l'Union syndicale vaudoise



«Les mouvements révolutionnaires de 1917 qui ont abattu l'Empire russe, initiés par une mobilisation de femmes, n'ont pas l'unité qu'on leur prête. Ils ont pourtant réussi à associer les ouvriers des grandes usines, gagnés à la social-démocratie révolutionnaire, l'immense masse des paysans pauvres visant le partage des terres, inspirés par un populisme de gauche, enfin les peuples opprimés non russes, voire colonisés, revendiquant leurs droits.

La victoire des bolcheviks découle de leur compréhension du caractère inégal de ces foyers révolutionnaires contre l'oligarchie, qu'ils ont su combiner et adosser aux résistances mondiales à la Guerre de 1914, aux accents insurrectionnels. Ce résultat inattendu montre que les gens sans histoire peuvent s'unir et s'émanciper eux-mêmes en créant leurs propres organes démocratiques, mais aussi que leurs succès sont à la merci de régressions monstrueuses, s'ils perdent le pouvoir. La montée du stalinisme l'illustrera, dès la seconde moitié des années

1920»

**Jean Batou**,

historien, député Ensemble à gauche, Genève



23 février 1917, 1er jour de la Révolution russe. Femmes ouvrières du textile en grève et ménagères défilent à Petrograd (Saint Pétersbourg), capitale russe. Elles réclament du pain et le retour de leurs maris partis au front, la paix et... la République ! Le lendemain, ouvriers et soldats les rejoignent.

La numérisation doit servir le personnel et non lui nuire



Daniela Lehmann, ici au Congrès 2017, est coordinatrice Mobilité 4.0 au SEV depuis le 1er août.

## «Nous voulons structurer la mobilité 4.0»

La numérisation a désormais atteint les transports publics en Suisse. Pour le personnel des transports cela représente des chances mais aussi des dangers. Il s'agit d'utiliser les premières tout en canalisant les seconds. Daniela Lehmann coordonne au SEV ce dossier en évolution. contact.sev l'a interviewée.

■ **contact.sev:** Qu'est-ce que la numérisation? Et pourquoi est-elle si importante pour le SEV qu'il a rédigé un texte d'orientation lors de son dernier congrès en mai, en plus de ceux sur la politique des transports, la politique contractuelle, etc.?

**Daniela Lehmann:** La numérisation est un thème très important pour le SEV car il touche les membres dans beaucoup de domaines. Nous sommes entrés dans le 4e révolution industrielle qui fait suite à la mécanisation (les machines hydrauliques et à vapeur ont provoqué la première révolution industrielle), à la production de masse (l'électricité et les chaînes de production sont à la source de la 2e révolution industrielle) et à l'automatisation de la produc-

tion (l'électronique et la mémoire programmable caractérisent la 3e révolution industrielle). Aujourd'hui, voici venue l'ère de la mise en réseaux, via internet et la téléphonie mobile entre autres, qui permet de créer des chaînes de production hautement autonomes dans lesquelles des personnes, des machines, des systèmes, des éléments de logistique et des produits sont directement reliés, communiquent et coopèrent. Mais les changements ne se font pas seulement au niveau du contenu du travail («ce que je fais»), les structures changent aussi en relation avec le lieu et l'horaire de travail («où et quand je travaille»). Il en résulte des rapports de travail plus souples, plus de responsabilités individuelles pour le person-

nel, moins de sécurité au niveau du salaire et des prestations sociales, des attentes plus élevées concernant les prestations et de la flexibilité pour le lieu de travail, les horaires, le contenu du travail, mais aussi une concurrence internationale accrue ainsi que des transferts et une réduction des places de travail. Cette évolution cache des dangers pour les salarié-e-s et il s'agit de les désamorcer avec une régulation par les lois et les conventions collectives. Mais elle offre aussi des chances, par exemple une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie familiale.

■ **Quels sont les effets dans les transports publics?**

Dans le domaine de la mobilité, grâce à la numérisation il est par exemple possible aujourd'hui de voyager porte à porte avec plusieurs moyens de transport en organisant le tout sur une plateforme internet et en y achetant directement les billets. La distinction entre transports publics et individuels s'estompe. Cette progression soulève des questions concernant la propriété, la répartition des profits et la régulation. Il est à espérer que les entreprises de transport suisses développent une plateforme commune et qu'elles ne soient pas supplantées par un groupe international comme cela est le cas pour les entre-

prises de taxis avec Uber. Enfin, le télétravail peut réduire les transports. Et si c'est une

chance de pouvoir travailler à la maison ou durant les trajets, cela ne signifie pas qu'il faut être constamment accessible.

«Nous ne pouvons ni ne voulons éviter la numérisation. Mais nous voulons la structurer pour qu'elle nous serve et ne nous nuise pas.»

■ **As-tu des exemples à citer de répercussions sur des métiers des transports publics?**

L'automatisation de la vente et du contrôle des billets par des apps et les téléphones portables a bien sûr des répercussions sur le personnel de vente et les agents de train. Le développement de systèmes d'assistance semi-automatiques dans les cabines de conduite pouvant nous amener des trains qui se conduisent tout seuls modifie les métiers des mécaniciens de locs, du personnel de manoeuvre et des agents de train. La technique de conduite automatique concerne aussi les chauffeurs et chauffeuses de bus. Et une fois, il y aura moyen d'accrocher et décrocher les trains automatiquement, ce qui prendra du travail au personnel de la manoeuvre. Grâce au GPS, CFF Cargo et sa clientèle savent maintenant constamment où se trouvent les chargements. Les agents de remise au trans-

■ **Quelle est la position du SEV à ce propos?**

La numérisation amène certes beaucoup d'incertitudes mais il ne faut pas s'effrayer inutilement. Le SEV ne veut pas se mettre en état de choc ni réagir de manière hyperactive. Nous ne pouvons ni ne voulons éviter la numérisation. Mais nous voulons la structurer afin qu'elle puisse apporter quelque chose de positif au personnel au lieu de lui nuire. Nous voulons qu'elle devienne une chance. Dans le texte d'orientation sur la «Numérisation de la mobilité», des manières de réaliser cet objectif sont proposées (voir encadré).

■ **Qu'est-ce que le SEV a entrepris concrètement depuis l'adoption du texte d'orientation sur la mobilité 4.0?**

J'ai été mandatée par la direction syndicale pour coordonner les activités dans ce domaine et avec mon activité de coordinatrice en politique des transports et de coordinatrice internationale, ceci m'occupe à 80%. Sur le même modèle que les centres de compétences «Temps de travail» et «Salaires» au secrétariat syndical SEV, nous voulons créer un centre de compétences «Mobilité 4.0». Il y a aussi un groupe d'accompagnement qui a rédigé le texte d'orientation et qui s'est constitué le 5 octobre dernier en tant que groupe de travail «Mobilité 4.0». En font partie, mis à part moi, six autres secrétaires syndicaux SEV responsables dans les domaines CFF, ETC, jeunesse, femmes, recrutement des membres et médias sociaux. Un membre représente la Suisse romande. Et je participe au nouveau groupe de travail sur la numérisation de l'Union syndicale suisse (USS).

■ **Quels sont les projets du centre de compétence «Mobilité 4.0»?**

Notre prochaine tâche est d'élaborer une présentation qui servira de modèle pour aborder aux assemblées le sujet de la mobilité 4.0 afin de sensibiliser les membres. Et puis tous les professionnels et les militants syndicaux doivent garder un oeil sur les projets en cours aux CFF et dans les entreprises de transport qui concernent la mobilité 4.0, ils doivent rassembler des informations et de la documentation à ce sujet et me les remettre. Nous allons ensuite évaluer ces informations et établir des réponses adaptées, et des (ré)actions du SEV.

En tant que coordinatrice de la mobilité 4.0, je remercie tous les membres qui nous transmettent des informations sur ce thème même si je ne suis pas en mesure de tout lire tout de suite. Afin d'approfondir la position du SEV sur la mobilité 4.0, nous voulons en outre lancer des groupes de discussion avec des membres des commissions de jeunesse, des femmes et de la migration et



Daniela Lehmann sur son PC au secrétariat SEV à Berne : «Je suis reconnaissante pour toutes informations reçues sur mobilité 4.0.» Vous pouvez lui faire suivre sur son e-mail: daniela.lehmann@sev-online.ch

avec des collègues des divers groupes professionnels, sur les quatre thèmes «CCT du futur», «travail et loisir», «professions de la mobilité à l'avenir» et «formation continue, oui, mais comment?».

■ **Le premier thème est tout à fait d'actualité aux CFF au vu des prochaines négociations CCT. Que faudra-t-il exiger en regard de la mobilité 4.0?**

Certaines demandes ont déjà été transmises à la conférence CCT car les revendications concrètes seront discutées au sein de cet organe. On peut se demander si durant la durée de validité de la CCT, on pourrait prendre plus de temps afin de régler dans le cadre du partenariat social les problèmes liés à la numérisation. Il y a des dispositions dans la CCT qui se veulent protectrices, citons par exemple la protection des données. Car avec la numérisation il y a extrêmement beaucoup

de données personnelles qui sont générées. Et l'utilisation des sources de données pour la surveillance du personnel ou pour le contrôle des prestations et du comportement doit être clairement réglée. La plupart des questions en relation avec la numérisation sont en fait déjà réglées par la législation suisse et les dispositions doivent simplement être appliquées. Par exemple, les entreprises-plateformes telles qu'Uber

«Les entreprises doivent inclure le personnel au développement des professions et aux projets de digitalisation.»

sont tenues d'engager le personnel sur des bases correctes et d'offrir des prestations sociales. Cependant dans le domaine du télétravail, il est nécessaire d'avoir de nouvelles bases juridiques afin que le personnel puisse faire valoir ses droits.

■ **Parlons du thème «travail et loisir»...**

Nous devons intervenir afin que cela soit reconnu comme un droit que le travailleur n'ait pas l'obligation d'être en tout temps accessible. Il faut une claire séparation entre travail et loisir. Nous avons en outre la chance de pouvoir utiliser les nouveaux moyens de communication afin que les modèles familiaux non conventionnels puissent aussi avoir cours. Et puis il faut se poser la

question du financement de l'infrastructure et de la qualité de la place de travail.

■ **Que demandes-tu des professions de la mobilité à l'avenir?**

Les entreprises ont la responsabilité de donner à leur per-

sonnel les moyens de suivre la cadence au vu des nouvelles exigences. Il faut une formation permanente et des cours de perfectionnement ou des recyclages professionnels au cas où des professions disparaîtraient complètement. Les entreprises feraient bien d'inclure leur personnel ainsi que le savoir-faire dans l'établissement des nouveaux profils professionnels car ceux-ci seront ainsi mieux acceptés. Et il faut aussi inclure le personnel dans les projets de numérisation, comme pour l'automatisation de la conduite des trains. Cela est le cas par exemple actuellement en Autriche pour des essais sur des tronçons de 25 km ([www.openraillab.at](http://www.openraillab.at)). Il est également clair que des transports publics déshumanisés, sans personnel dans les trains ni dans les gares, ne sont pas un avantage pour la clientèle, ni du point de vue de la sécurité.

### LE SEV SUR LA MOBILITÉ 4.0

- Utiliser la numérisation comme une chance pour les employé-e-s
- Renouveau des CCT, participation à l'élaboration des nouveaux profils professionnels
- Qualification professionnelle grâce à des cours de formation, de perfectionnement et des recyclages professionnels
- Flexibilisation allant dans le sens des employé-e-s
- Garantie de la protection des données
- Assurance que les syndicats puissent approcher le personnel
- Rétrocession de la hausse de productivité issue de la numérisation au personnel et à la collectivité
- Frein à la «déshumanisation» des transports publics

«Hausse de la productivité» et conditions de travail difficiles

# Le personnel des locomotives toujours plus sous pression

Lors de l'assemblée de ressort à Brigue, les mécaniciens de locs organisés à la LPV et donc au SEV étaient tous d'accord pour demander la négociation d'une CCT de branche pour le trafic voyageurs grandes lignes, sur le modèle de celle du trafic d'agglomération. Les représentants de plusieurs entreprises ont évoqué des essais visant à augmenter la productivité et d'autres complications au niveau du travail.

■ **Hans-Ruedi Schürch, que peut-on imaginer trouver dans la CCT de branche pour le trafic voyageurs grandes lignes revendiquée par la LPV?**

**Hans-Ruedi Schürch:** Une CCT qui est étendue à une branche règle les conditions de travail à respecter dans cette branche, pour autant qu'elles ne soient pas déjà réglées par la loi. Il s'agit avant tout de régler les dispositions de reprise du personnel lorsque le trafic voyageurs passe d'une entreprise à une autre, lorsqu'une concession arrive à échéance. C'est un thème d'actualité: les CFF et le BLS ont déposé leurs offres pour les concessions de trafic grandes lignes en Suisse, cependant le BLS n'a pas suffisamment de personnel pour assurer ce trafic. Il en va de même pour le SOB. Donc dans de tels cas il faut fixer des règles, afin que non seulement la concession ou le trafic soit repris par une entreprise, mais aussi le personnel pendant au moins deux ans aux mêmes conditions que dans l'ancienne entreprise.

Cela sécurise le personnel et donne l'opportunité de chercher un nouvel emploi après le passage dans la nouvelle entreprise, si les conditions proposées par cette dernière ne sont pas satisfaisantes.

■ **La LPV espère plus de sécurité avec une telle CCT de branche étendue?**

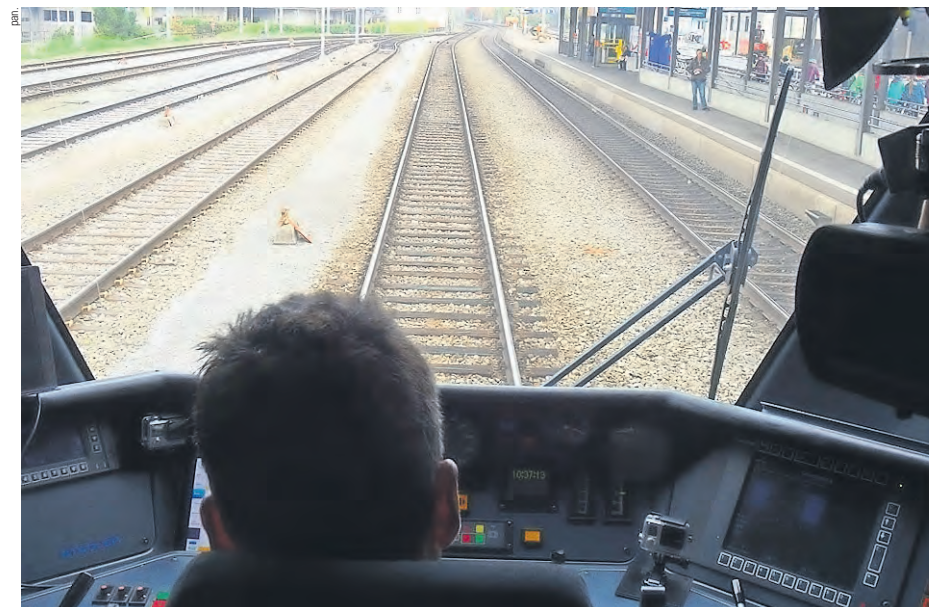
Oui, au moins durant une certaine période transitoire. Actuellement nous n'avons pas encore de graves problèmes dans ce domaine. Mais si en Europe le trafic voyageurs grandes lignes devient complètement libéralisé, le réseau suisse risquera d'exploser en centaines de morceaux et les conditions de travail ne seront plus contrôlables. C'est pourquoi il faut négocier une CCT de branche maintenant, pendant que le trafic grandes lignes est encore en un seul morceau, afin que les conditions soient claires plus tard.

■ **La LPV a-t-elle surtout peur des moins bonnes conditions d'engagement prévues dans les CCT d'entreprises de ces nouveaux prestataires et du dumping salarial?**

Nous craignons surtout les entreprises étrangères qui roulent avec du personnel étranger. Des réflexions liées

## BIO

**Hans-Ruedi Schürch** est président de la LPV. Ce mécanicien de locomotives de 51 ans vit en partenariat enregistré à Winterthur. Il officie aux CFF depuis 35 ans.



Travail exigeant : un mécanicien de locs dans la cabine de conduite d'une rame automotrice FLIRT.

à la sécurité interviennent également, ce n'est pas seulement une peur du dumping sur les conditions de travail. En Allemagne, il y a 130 «écoles» de conduite et même l'église catholique forme des mécaniciens de locs. On se demande d'ailleurs ce qu'ils valent. En Autriche, il est possible d'obtenir son permis de locomotive après 32 leçons de théorie, sans avoir jamais conduit une loc. Tout le reste est précisé dans une «attestation»: quels tronçons et quels véhicules le détenteur peut conduire. Notre objectif est que toutes ces précisions soient contenues dans le permis de conduire. La formation pour l'obtention de ce permis doit rester à un niveau élevé car sinon nous aurons des problèmes au niveau de la sécurité. Toute cette problématique est très complexe.

■ **En Suisse, toute une série de professions très différentes se nomment toutes «mécaniciens de locomotives»: cela va des conducteurs de trains de pendulaires en trafic d'agglomération aux gens qui conduisent les locomotives à vapeur, ou sur voies étroites, ou à crémaillère, en passant par les mécaniciens de manoeuvre et ceux du trafic marchandises. Tu es le président de tous ces mécaniciens de locs, comment se passe la compré-**

**hension mutuelle?**

Tout d'abord une petite précision: à la LPV sont organisés «seulement» les mécaniciens des CFF, du BLS et du RhB, et la plupart des autres sont à la VPT. Mais la compréhension parmi les mécaniciens de locs va très loin et elle a même augmenté ces derniers temps, parce qu'il est devenu plus facile de passer d'une entreprise à l'autre ou de changer de poste à l'intérieur d'une entreprise. Le marché des mécaniciens de locomotives est asséché, presque toutes les entreprises ont de la peine à trouver suffisamment de personnel. Mis à part la différence des conditions d'engagement qui pousse les gens à changer d'employeur dès qu'ils ont fini leur formation, le personnel a aujourd'hui un lien beaucoup moins important avec l'entreprise de départ.

■ **L'idée d'une CCT de branche est-elle bien accueillie par les mécaniciens de locs? Quels échos as-tu reçus?**

Jusqu'ici il n'y a pas eu beaucoup d'échos parce que l'idée vient d'émerger au comité LPV. En trafic marchandises, la situation est toute autre et la régulation est beaucoup plus urgente, comme la démonstré l'histoire avec Crossrail.

Le trafic régional transfrontalier aussi soulève d'autres

questions que la répartition du trafic.

■ **Les employeurs profiteraient d'une CCT de branche qui les protégerait du dumping exercé par la concurrence...**

Parfaitement, on a déjà constaté la même chose dans le trafic marchandises. Cependant certaines entreprises, qui ont pourtant suivi l'affaire Crossrail, ne veulent maintenant pas en tirer les leçons. Avec la nouvelle concession elles ont l'impression qu'elles auront la paix durant les 15 prochaines années. Seules les quatre lignes au pied du Jura arrivent à échéance en 2019.

■ **Que prévoit la CCT de branche du trafic voyageurs d'agglomération?**

La CCT du trafic d'agglomération ne va pas très loin. Le salaire moyen y est fixé, pour autant que je m'en souviens, mais les plages salariales des entreprises peuvent tout à fait différer. Ces dernières années nous n'avons jamais utilisé cette CCT car en trafic d'agglomération on ne peut pas faire de profit, c'est bien connu, et c'est pourquoi personne ne s'arrache ce trafic. Par exemple, le RER zurichois est tellement complexe que d'autres entreprises ne s'en sortiraient pas. Les trains marchandises, ceux du transport d'agglomération et ceux du trafic gran-

des lignes se partagent le même réseau, ce qui donne une cadence d'une extrême densité très difficile à gérer.

Questions: Peter Anliker / MV

## Compétences linguistiques, vidanges des WC... et profil professionnel

**Les discussions lors de l'assemblée de ressort de la LPV n'ont pas porté que sur la CCT de branche revendiquée par les mécaniciens et mécaniciennes de locs suite aux mises au concours pour l'attribution des nouvelles concessions du trafic voyageurs grandes lignes. Voici un résumé des thèmes abordés.**

Un mécanicien doit avoir des compétences linguistiques selon les tronçons sur lesquels il roule et pour lesquels il est formé.

Mais de quel niveau doivent être ces compétences? Les CFF exigent des (futurs) mécaniciens des connaissances linguistiques de niveau A1. L'enseignement prévu est basé sur un cours online de l'entreprise Speexx. Les mécaniciens de locomotives se plaignent que ces cours sont d'un niveau plus élevé. On se demande si le temps mis à disposition pour travailler avec le programme d'enseignement est suffisant. Et enfin il n'est pas clair non plus de quelle manière les mécaniciens peuvent noter le temps dont ils ont besoin pour mettre à jour leurs compétences linguistiques. Des améliorations doivent être obtenues au moyen

d'examens blancs, au plus tôt durant le premier semestre 2018, avant que les premiers examens puissent avoir lieu.

**Insécurité à Brigue**

Dans le trafic voyageurs à Brigue il y a des transferts de prestations entre les CFF et le BLS. Quelle est la situation du personnel concerné?

**Problème des trains de fans**

Depuis longtemps, la conduite des trains de fans représente une charge pour le personnel des locomotives. Les mécaniciens ont discuté de la manière dont la LPV doit se positionner à ce propos.

**Pression permanente chez Cargo**

Le personnel des locs P n'est pas le seul à être sous pression, le personnel Cargo n'est pas épargné. Au moment de la séance à mi-septembre, l'actualité portait sur les répercussions de la fermeture du tronçon du Rheintal, situation qui a usé les dernières réserves du personnel des locs et des répartiteurs. Les autres sujets de discussion étaient l'utilisation du compte TAT, la location du personnel des locs par des prestataires de services privés, les atteintes à la LDT, à l'OLDT et aux BAR dans les répartitions à Brigue, les changements dans les tours et le calendrier à RBL, la non-correction des tours et des transferts à Bâle ainsi que l'éternel Caros.

**WC et vue frontale**

Au BLS, «l'augmentation de la productivité» projetée au niveau des mécaniciens a fait couler de l'encre: le personnel des locs aurait dû à l'avenir vider les réservoirs des WC. Heureusement, après intervention de la LPV auprès de la direction du BLS, l'idée a été retirée. On a pu aussi éviter la pose de parois vitrées dans les cabines de conduite. Le personnel des locs ne doit pas forcément être exposé à toutes sortes de gens qui regardent, filment ou photographient pendant la conduite?

**Effectif insuffisant au RhB**

Au RhB, l'effectif du personnel est toujours très bas et en conséquence, les mécaniciens et mécaniciennes sont surchargés. L'introduction des nouveaux appareils d'arrêt automatique amène des difficultés durant la phase transitoire. La LPV-RhB est intervenue et espère que la situation s'améliorera.

Marjan D. Klatt/pan.

USS

## Le Conseil fédéral préfère les Jeux olympiques au congé paternité

Le 18 octobre, la majorité masculine de droite du Conseil fédéral a non seulement envoyé balader la modeste initiative en faveur d'un congé paternité, mais aussi les propositions de contre-projet du conseiller fédéral Berset. Cela coûte trop cher, voilà sur quoi s'appuie l'argumentation. Les 420 millions annuels que coûterait le congé paternité de quatre semaines sont trop chers pour les hommes du Conseil fédéral. Quand il s'agit du droit à un congé parental pour la naissance d'un enfant, la Suisse est à la traîne de l'Europe: alors que dans l'UE, les parents peuvent prendre chacun au moins quatre mois de congé parental par enfant, les jeunes parents ont ici 14 semaines de congé maternité et juste un jour de congé paternité. Cela suffit à peine pour que les pères puissent assister à la naissance de leur enfant et que les mères puissent s'en remettre. La nouvelle organisation et la création d'une entité en tant

que famille famille ont définitivement besoin de plus de temps. De l'avis du Conseil fédéral, c'est l'affaire des employeurs et des partenaires sociaux. Le Gouvernement veut pour sa part se concentrer sur l'accueil extra-familial des enfants et prévoit pour cela un dixième du budget des jeux olympiques: 100 millions d'aide financière pendant cinq ans... Les syndicats font leurs devoirs: le développement du congé paternité a été un des fers de lance des améliorations apportées dans les CCT, plus d'un père profite donc d'un congé paternité d'une, deux semaines, ou encore plus. Mais il est inacceptable que les solutions pour les parents dépendent de la collaboration des employeurs ou non. Car beaucoup d'entre eux craignent les coûts et l'organisation que l'absence payée des pères implique. Ce qu'ils acceptent sans broncher pour les cours de répétition annuels serait subitement un problème à la naissance d'un

enfant comme si apprendre à tuer serait un objectif plus noble que d'accompagner un enfant pour sa venue au monde. Raison pour laquelle un minimum légal supérieur à un jour est urgemment nécessaire. Le Conseil fédéral justement, qui veut encourager l'intégration dans le marché du travail des femmes par l'initiative visant à combattre la pénurie de personnel qualifié devrait avoir un intérêt à répartir la responsabilité de l'éducation des enfants entre les deux parents. Un congé paternité serait un premier petit pas, mais urgemment nécessaire. Les autres étapes importantes que l'USS demande depuis longtemps déjà sont un congé maternité plus long payé à 100% et 12 semaines de congé parental. Cela permettrait aux parents de repenser la représentation enlisée des rôles et s'occuper ensemble des revenus de la famille et de l'éducation des enfants. **uss**

CARNET DE BORD

## Les outils au service de l'humain

Bientôt... il n'y aura plus de conducteurs au commandes des trains et des bus, le prix des billets sera décompté par des bornes numériques, les indications pour prendre une correspondance données par votre smartphone, du reste vous n'irez plus au travail puisque vous l'effectuerez depuis chez vous, et les magasins auront disparu puisqu'un robot vous mènera vos courses à votre porte... Avec ce monde domotisé et robotisé, on vous promet du temps pour vous épanouir, vous révéler et oublier les frustrations.

Cette vision du futur, portée par les médias et les rumeurs urbaines, dans le fond, personne n'y croit. Personne ne pense que cela sera jamais la réalité. Nous savons tous que cet essor du numérique n'a rien à voir avec une libération du temps de travail, ni avec une plus grande autonomie de chacun. Nous savons déjà que le numérique va vraisemblablement engendrer pertes d'emploi, augmenter l'intensité du travail, le stress, générer une surveillance accrue et plus de flexibilisation. A l'emprise exercée sur les corps par le taylorisme, s'ajoutera celle pratiquée sur les cerveaux. Plus encore, nous savons que c'est la santé de chacun qui va être mise en danger. Tout comme cela a été le cas lors de la révolution industrielle.

Les syndicats ont su, su, lors de la révolution industrielle, participer à l'élaboration d'un contrat commun où le gain de productivité s'est trouvé transformé en augmentation du confort et de la sécurité pour chacun. Les Trente glorieuses où le plein emploi, la redistribution des richesses au travers du salaire et de l'impôt, la participation démocratique au priorité de la société étaient notre environnement. Ce modèle, disent certains mauvais augures, est appelé à disparaître avec l'avènement des robots, comme s'il y avait là une mécanique ou une fatalité et que nous n'étions plus en mesure de construire un cadre commun.



«**Imposer la participation des travailleurs aux décisions stratégiques, accroître la protection de santé psychique et renforcer l'autonomie**»

Dans le domaine du numérique, les syndicats commencent à demander des contreparties à l'intensification, mais nous devons penser la disparition de certaines tâches et de l'emploi. La numérisation pose surtout des problèmes dont nous n'avons pas imaginé l'existence comme la disparition de la vie privée ou l'émiettement des temps sans travail, la dissociation entre emploi et travail. Elle génère des pathologies nouvelles et questionne notre lien aux autres.

Nicolas Carr (1), auteur américain critique des nouvelles technologies, montre les limites des technologies lorsqu'elles ne sont plus des outils pour l'humanité, mais au service des chiffres et des actionnaires. A sa lecture, on voit aussi qu'il n'y a pas de fatalité, mais des choix à opérer, des cadres à construire comme cela a toujours été le cas au long de l'histoire sociale. Assurément, c'est ce qui doit porter notre vision et nos revendications, notamment où et comment est réinvestie la productivité (en temps, en salaire, en projets collectifs?), mais aussi d'imposer la participation des travailleurs aux décisions stratégiques, d'accroître la protection de santé psychique et de renforcer l'autonomie de chacun et c'est vers ce « mieux » que doit nous porter la négociation collective. **Valérie Solano**

(1) Nicolas Carr, «Remplacer l'humain.

Critique de l'automatisation de la société», Editions l'Echappée, 2017, 272 p.

## Le personnel et les syndicats gardent l'œil ouvert

# Des actes aux Officine

**Une délégation des travailleurs des Officine a remis une pétition au Conseil d'Etat. Pour demander le respect des accords.**

Le personnel des Officine veulent des actes, car on ne crée pas un avenir seulement avec des mots. Le 17 octobre, la délégation a remis une pétition interne munie de 347 signatures au Conseil d'Etat. La sauvegarde des emplois était au centre des discussions. «Nos inquiétudes sont légitimes, commente le secrétaire syndical SEV en charge du dossier **Pascal Fiscalini**. La réalité met en lumière des chiffres décon-



La délégation des Officine, dont Pascal Fiscalini du SEV.

certants: depuis 2013, ce sont 130 places de travail et 90 000 heures de volume de travail qui ont disparu. Le personnel demande donc que le gouvernement défende ses in-

térêts mais aussi ceux de tout le Tessin.»

La rencontre entre les CFF et le gouvernement du 19 octobre n'aura pas permis de dissiper les doutes. **trg**

## ■ ZPV

## La sécurité, notre priorité

La sécurité ne connaît aucune limite. Universellement, les syndicats mettent tout en oeuvre pour que le personnel des trains soit en sécurité. Une rencontre a eu lieu cette année en Suisse entre les représentants des syndicats luxembourgeois, autrichiens et allemands et la ZPV. Au cours de cette séance qui s'est déroulée à Berne au secrétariat central SEV, les discussions ont été intenses et constructives. Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, s'est jointe aux participants pour leur adresser un message. Les membres des diverses délégations ont tous tenu le même langage; chez eux, le personnel des trains se sent

toujours plus seul pour répondre aux exigences des clients. En outre, de plus en plus de trains roulent sans accompagnement. La santé et la sécurité du personnel des trains sont dangereusement mis en péril. C'est pourquoi, nous réfléchissons à des mesures visant à prouver l'importance des trains accompagnés. Il est réjouissant de relever la présence de deux collègues de l'ETF en provenance de la Norvège et la Belgique. Ils mettent tout en oeuvre chez eux pour qu'à l'avenir chaque pays ait encore son mot à dire dans cet organe.

**Sabrina Tessmer, Vice-présidente ZPV**

## ■ PV Biel/Bienne

## On rectifie

Une erreur s'est glissée dans le dernier compte-rendu de la PV Bienne. C'est bien Walter Stoll (1925), ancien chef de manoeuvre de Bienne Triage, qui a été honoré pour ses 70 ans de fidélité au SEV et a reçu le diplôme du président de la section Ruedi Flückiger.

Nous nous excusons pour cette erreur et souhaitons encore beaucoup d'agréables moments à Walter Stoll dans la section.

*Le comité*



Walter Stoll assis au premier plan à droite.

## Section VPT MOB

## Une CCT pour le jubilé

**La section VPT MOB fête ses 110 ans. L'occasion était donc belle de fêter l'événement en organisant la Journée VPT romande du 4 novembre. L'un des coprésidents, Heinrich Disch, fait le point sur la section.**

Dire que la section bilingue du MOB a de beaux défis devant elle relève de l'euphémisme. «La renégociation de la CCT est sans doute le plus gros chantier, souligne Heinrich Disch, l'un des deux coprésidents de la section. Les négociations se passent bien, dans un climat constructif et positif. Le passage en revue du texte de base est terminé et les prochains points à régler sont l'annexe 5 «Indemnité et frais remboursés». Il n'est pas encore clair si les pourparlers seront terminés avant la fin de l'année.»

L'autre gros morceau, c'est la caisse de pension. La direction va-t-elle y injecter de l'argent pour supprimer les paiements supplémentaires du personnel? «Autres dossiers «chauds»: l'avenir de la régulation de Zweisimmen et les vêtements de



Heinrich Disch et le président du comité d'organisation de la Journée VPT, l'ancien président de la section, Daniel Monod.

sujet de discussion permanent pour nos membres», ajoute Heinrich Disch.

Les incertitudes sur ces points rendent le climat de travail délicat et la section le constate sur le terrain. «Au sein de la section, l'ambiance est excellente et familiale.»

La section, outre qu'elle est bilingue a deux coprésidents, l'un germanophone, l'autre romand, Daniel Gfeller. Comment se passe cette collaboration? «Au début, nous avons tous deux énormément d'interrogations sur cette coprésidence. Mais après peu de temps, elles ont disparu au fil de notre collaboration. Le test est une réussite totale et nous avons le plaisir de continuer notre coprésidence.»

**vbo**

## LE COMITÉ

Heinrich Disch et Daniel Gfeller (coprésidents), Fritz Reichenbach (caissier) et Corinne Haldi (secrétaire). Les délégués des secteurs sont: Roland Fuhrer (gare-régulation), Jean Louis Tena (service voie 1), Philippe Petitpierre (retraités), Gil Greppin (service électrique), Gerhard Baumann (service voie 2), Martin Gusset (mécaniciens MOB Zweisimmen), Isabelle Spaglia (gare vente), Alain Jeckelmann (mécaniciens MOB Montreux). Il manque des personnes pour les secteurs chef de train, mécaniciens MVR et administration.

## Surprises potentielles et dernières volontés

*Notre tante récemment décédée a laissé une assurance vie. Qui en hérite?*

En fait, personne. On n'hérite pas d'une assurance vie, mais celle-ci déclenche la prestation convenue avec votre tante. Pour savoir qui bénéficie d'une telle prestation, il faut tenir compte du type d'assurance et de la clause bénéficiaire incluse. Dans un premier temps, il faut clarifier s'il s'agit d'une assurance vie susceptible de rachat et si elle a été conclue

dans le cadre de la prévoyance liée du pilier 3a ou de la prévoyance libre du pilier 3b. Il faut aussi vérifier s'il s'agit d'une assurance vie avec prestation en capital ou avec prestation de rente. En ce qui concerne la prestation de rente, le capital disponible est épuisé après un certain nombre d'années. Si votre tante a pu longtemps profiter de la vie, il ne reste donc plus d'héritage de cette assurance pour les survivants. Si elle est décédée avant épuisement du capital, le

capital restant est versé aux ayants droit - le cas échéant les survivants. Si toutefois l'assurance a été conclue sur deux têtes, c'est la seconde personne bénéficiaire figurant dans le contrat qui perçoit dorénavant la rente. En règle générale, il s'agit du conjoint. Mais ce n'est pas forcément le cas. Dans le pilier 3b (prévoyance libre), la prestation en capital issue d'une assurance vie est versée à la personne qualifiée de bénéficiaire dans le contrat. S'il s'agit d'une

assurance risque pur, la règle de la part réservataire ne joue aucun rôle. Elle s'applique uniquement aux assurances vie susceptibles de rachat. A noter que la prestation en capital revient aux héritiers légaux tels que le conjoint ou les enfants même s'ils répudient l'héritage. Dans la prévoyance liée du pilier 3a, le capital-décès revient au conjoint ou à la personne à l'entretien de laquelle l'assuré subvenait de façon substantielle. Il peut notamment s'agir du concubin

et de ses enfants dans le cas où ils ont vécu ensemble durant au moins cinq ans avant le décès. Viennent ensuite les parents, les frères et sœurs et autres héritiers, pour lesquels la personne assurée peut elle-même déterminer l'ordre de succession. A cet égard, l'existence d'une clause bénéficiaire de la tante est importante.

**Votre équipe de conseil Helvetia**

*De plus amples informations sont disponibles sur [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)*

**HELVETIA**



## ■ Commission centrale TS

## Recrutement: «C'est le moment d'agir»

**Les 2 et 3 octobre 2017 à Eggiwil, le président central Claude Meier a accueilli les membres du comité central (CC) venus participer à la séance annuelle. L'oratrice Mme Tania Weng-Bornholt nous a fait un exposé sur le thème «Redéfinir le recrutement».**

Notre président central et responsable du recrutement Claude Meier présente au comité central le bilan de recrutement de 2017. Dans l'ensemble, les régions TS ont recruté 110 nouveaux membres jusqu'à ce jour. La sous-fédération arrive ainsi à un effectif de 2329 membres. Claude Meier nous a aussi montré l'évolution démographique de la sous-fédération. Au pire des cas, la sous-fédération pourrait perdre

env. 341 membres d'ici 2019, si l'on considère les modèles d'avenir. Cela signifie que ces prochaines années, nous devons compenser ces départs à la retraite. Et c'est pour cette raison que nous avons invité Mme Tania Weng-Bornholt, spécialiste en matière de recrutement des membres et de publicité. Elle nous montre que les syndicats suisses ont perdu ces dernières années environ 5 pour-cent de leurs membres. Dans une telle situation où les membres disparaissent, une bonne stratégie de recrutement est d'autant plus importante. Lors de l'exposé de Mme Tania Weng-Bornholt, on a pu constater que le vieux dicton «Fais le bien et parles-en» est toujours d'actualité et qu'il peut encore amener au succès. Nous devons utiliser nos résultats de négociations et les meilleures CCT des transports publics pour recruter nos nouveaux membres. Actuellement nous

sommes en pleine révolution culturelle des générations. Il est important d'accorder la plus grande importance aux générations les plus jeunes de type Y et Z car elles sont nos futurs membres. Afin de pouvoir atteindre ces deux générations, il est impératif d'utiliser à l'avenir les plateformes numériques modernes. Comme on le sait, les attentes des membres envers leur syndicat sont très élevées, c'est pourquoi les prestations collectives pour les membres doivent être attrayantes. Car nous avons pu constater qu'il est plus difficile d'établir un lien durable avec nos membres que de simplement les recruter. Après l'exposé, nos présidents de section ont travaillé en groupes de travail sur l'application des points forts du recrutement et ils ont approfondi le thème des futures actions de recrutement.

**Dans les régions**

Actuellement, il règne une grande insécurité parmi le personnel de P-OP-ZBS / Kaizen / FZI & MLO car l'application des nouveaux profils professionnels ne s'est pas passée de la même manière à tous les endroits. On ne sait pas non plus si les teams seront modifiés ni dans quelle mesure. Une grande frustration plane parmi le personnel qui est concerné par une classification dans un niveau d'exigences plus bas. Ces collègues se plaignent à juste titre du manque total de reconnaissance et de respect de l'entreprise. Ce sont surtout les collègues de ZBS qui sont touchés par les rétrogradations. Dans le «contact.sev» nous avons déjà rapporté dans plusieurs articles sur l'application totalement inacceptable de ce projet. Nous allons exiger du responsable de projet par le biais d'une action de protestation que les 226 rétrogradations des collègues soient corri-

gées.

## ■ Cours de formation TS

Le cours de formation TS de cette année pour les personnes de confiance des régions aura lieu le 24 novembre. Les préparatifs vont bon train et seront bientôt à terme. Les orateurs sont Giorgio Tuti et du syndicat Unia, Goran Truijck, qui nous parlera de ses activités et des possibilités en tant que personne de confiance dans la branche de la construction.

## ■ Affaires internes TS

Notre caissier Kurt Wyss nous informe de l'état des finances et présente le budget 2018 qui prévoit un inévitable déficit. Après une discussion intensive, le budget est accepté dans la forme présentée. Aussi d'un point de vue financier, le recrutement des membres revêt une grande importance pour notre sous-fédération.

*Service de presse TS*

## ■ Sous-fédération PV

## Planification financière et camaraderie

**Le 10 octobre, la Commission centrale PV a tenu sa 7e séance à la Casa del Popolo à Bellinzona. Elle a servi à préparer le cours syndical et la 2ème séance du Comité central.**

Ce cours syndical du jour suivant a été animé par Gianluca Pardini, collaborateur scientifique de l'USS à Berne. Notre président central Roland Schwager avait pu s'assurer la participation d'un véritable spécialiste pour le thème «La politique des retraites de la Suisse» (bases, défis et discours de crise). En raison de la votation perdue sur la prévoyance vieillesse PV2020, les questions sur l'AVS et le 2e pilier ne pouvaient pas être d'une actualité plus brûlante. De plus, la politique des retraites de la Suisse est tiraillée entre le vieillissement de la po-

pulation et la numérisation. Les explications captivantes du conférencier, appuyées par 70 slides, nous ont initiés à la complexité des divers sujets. Les questions ont été nombreuses en raison des incertitudes et parfois aussi des doutes qui nous assaillent ; Gianluca Pardini y a répondu avec grande compétence. Une chose est claire: l'AVS, financée par les riches, profite aux classes modestes. C'est pourquoi nous devons la favoriser. Il est réjouissant que le message du spécialiste soit manifestement positif malgré les défis complexes qui nous attendent.

Le 12.10.2017 s'est tenue la 2e séance du Comité central PV. Ce furent quatre heures de débats nourris. Outre l'ordre du jour statutaire, il fut question de la planification financière PV, de la Caisse de pensions CFF, de la prévoyance vieillesse, des facilités de



*Gianluca Pardini, de l'USS, comme orateur à la PV.*

voyage et de l'encadrement des membres. La planification financière a déclenché de vives discussions. Une proposition de réduction des dépenses de 3% par an dès 2019 l'a emporté face à une proposition visant 10%. On recherche aussi des idées pour fêter le 100e anniversaire de la PV. Un groupe de travail composé de membres de la Cce et du CC les examine-

ra et décidera.

Les rapports du président central, du caissier, de la commission des femmes et de la FARES/CSA étaient également à l'ordre du jour. Esther Geiser, notre représentante de longue date auprès des femmes SEV, et Brigitte Geser, membre de la Commission de gestion SEV, ont reçu applaudissements et cadeaux pour leur départ. Ro-

land Schwager a trouvé les mots pour leur exprimer notre reconnaissance et nos remerciements.

Que tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette session d'automne par leurs interventions constructives et de bonnes propositions soient chaleureusement remerciés ici. L'Hôtel Brenscino, en mains de la REKA maintenant, peut être chaudement recommandé à chacune et chacun. Dommage qu'il ne «nous» appartienne plus. Beaucoup d'entre nous ne comprennent pas encore la décision de le vendre. Si l'année dernière le temps avait été frais et changeant, cette année nous avons bénéficié d'un soleil et d'une douceur bien agréables. Nous nous reverrons en septembre 2018 au Centre de formation CFF du Löwenberg.

*Otto Huser, secrétaire central PV SEV*

## Sections

### Samedi 28 octobre ■ AS Securitrans

10h  
Restaurant  
Gleis 13 à Olten

Assemblée d'automne

Mme **Desirée Baer**, notre invitée Mme Baer est depuis 6 mois CEO de Securitrans. Elle nous livrera ses impressions de ses débuts dans l'entreprise et nous fera entrevoir l'avenir. En outre, nous avons prévu du temps et de la place pour vos questions et pour discuter avec Mme Baer.

**Comité AS Securitrans**

### Mercredi 1er novembre ■ ZPV Biel/Bienne

17h  
Salle Geno  
1er étage  
Genossenschaftstrasse 18  
2560 Nidau

Assemblée d'automne

L'assemblée sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Merci de vous inscrire sur la liste au local, par email biel-bienne@zpv.ch, ou au 079.402.89.75 jusqu'au 30 octobre 2017.

**Le comité ZPV Biel/Bienne**

### Samedi 25 novembre ■ BAU Arc jurassien

14h45  
Croisée  
des Loisirs, rue  
Emil-Boéchet 87  
Delémont

Cher membre,  
Nous avons le plaisir de t'inviter à notre assemblée générale. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Merci de t'annoncer d'ici le 18 novembre 2017 auprès du secrétaire: daniel.hauri66@bluewin.ch ou au 079 429 21 62. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée, nous te présentons cher membre, nos salutations les meilleures

**Le comité**

### Lundi 27 novembre ■ TPF urbain

19h  
Dépôt  
de Chandolan  
Fribourg

Assemblée d'automne

Assemblée générale d'automne VPT TPF réseau urbain

## ■ Conférence des présidents RPV

### Qui veut s'engager à la RPV?

La séance du comité central et la conférence des présidents de la sous-fédération RPV ont débuté le dimanche 8 octobre 2017 par le repas du soir en commun à l'hôtel Brenscino.

Lundi matin à 8 heures précises, le Président central nous a accueillis et les premiers points à l'ordre du jour furent vite liquidés. Il y a eu par contre de longues discussions sur le thème des profils professionnels ZBS. Les nombreux participants ont apprécié le repas de midi sur la terrasse, avec le magnifique beau temps du Tessin. L'après-midi nous avons reçu de la visite du secrétariat syndical SEV à Berne. Le thème du recrutement est traité de manière intensive au SEV. Quelques bonnes idées ont été proposées et il s'agit maintenant de les concrétiser. C'est de moins en moins facile de recruter des nouveaux membres.

Et on déplore toujours un sous-effectif dans la commission centrale. On recherche encore des membres pour faire partie des comités. Chacun-e peut venir voir comment se passent les choses à la commission centrale sans engagement, pour se faire une idée. Etant donné que c'était la dernière séance au

Brenscino, un autre lieu de séance a dû être recherché. Après discussion, nous avons trouvé une nouvelle place pour nous réunir. La prochaine séance aura lieu au Seehotel à Bönigen près d'Interlaken. Une date importante l'année prochaine est celle de la journée de manoeuvre à Olten le 4 avril 2018. Le lundi soir s'est de nouveau passé sous le signe du loto. A ce propos, encore tous nos remerciements au caissier pour l'organisation. Les participants ont débuté la journée du mardi en étant bien reposés. Concernant la sécurité, la radio LISA a encore donné lieu à des discussions. Malheureusement le thème de la décision 25 n'est pas encore terminé. Ce serait bien si l'on pouvait enfin arriver à quelque chose à ce propos. Il y a eu de grandes discussions sous les divers. Quelques questions sont venues de la Commission de gestion et il a fallu les clarifier. La séance s'est terminée par un repas de midi en commun et les participants ont quitté pour la dernière fois l'hôtel Reka à Brissago. Ce furent deux journées intensives avec beaucoup d'informations.

**M. Schmid, CG RPV**

## Sous-fédérations

### Samedi 28 octobre ■ AS

9h30 - 16h30

**Branche  
trafic voyageurs**

Olten, hôtel Olten Journée de branche

Afin de vous soutenir en ces temps difficiles, nous organisons un séminaire sur un thème d'actualité: Comment gérer le stress et les craintes liés aux changements professionnels. Objectifs: connaître la manière de gérer le stress et les changements et formuler des demandes concrètes à l'attention du syndicat.

Contenu: Des changements toujours plus rapides dans les profils professionnels / les craintes qui y sont liées / pression, stress / insécurité Comment gérer la numérisation.

Oratrices : **Astrid Mehr, Christine Michel**  
Public-cible: membres AS du trafic voyageurs  
Le nombre maximum de participants est limité à 50 personnes. Les inscriptions seront prises en compte selon l'ordre d'arrivée.

Réservez cette date et annoncez-vous auprès de: p@as-online.ch

**Peter Käppler, Président central AS, Clemens Cola, Responsable Branche Voyageurs**

### Jeudi 9 novembre ■ ZPV-Jura

9h30  
2800 Delémont  
Centre La Croisée  
des Loisirs

Assemblée Régionale  
Ouest

www.lacroisee-sport.ch

La classique Assemblée Régionale Ouest du ZPV aura lieu au Jura cette année.

Plus d'infos suivront. L'Assemblée se tiendra au Centre La Croisée des Loisirs, à 5 minutes à pied de la gare de Delémont.

## Décès

**Dousse René**, secrétaire d'expl, Cully; décédé dans sa 86e année. PV Vaud.

**Juvet Willi**, Biberist; décédé dans sa 91e année. PV Olten et environ.

**Genoud Pierre**, assistant technique, Gletterens; décédé dans sa 73e année. PV Fribourg.

**Martin Georges**, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 95e année. PV Vaud.

**Gros Andrée**, veuve de Marcel, Lausanne; décédée dans sa 94e année. PV Vaud.

**Siegenthaler Peter**, spécialiste ICT, Grossaffoltern; décédé dans sa 59e année. PV Biel-Bienne.

**Jossen Alba-Maria**, veuve d'Ephraïm, Naters; décédée dans sa 89e année. PV Valais.

**Uebersax Willy**, chef service d'expl, Givisiez; décédé dans sa 91e année. PV Fribourg.

**Jossen Moritz**, contrôleur, Naters; décédé dans sa 74e année. PV Valais.

**Willa Charles**, maître artisan, Ecublens VD; décédé dans sa 78e année. PV Vaud.

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 404 ex. (total 42 010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Yves Sancey, Karin Taglang.

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58  
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.fachmedien.ch

Pré-presses: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 9 novembre 2017.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 2 novembre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 31 octobre à 10h.

## ■ Comité central AS

## Temps de travail: de l'art de rendre le personnel grinche

**Le comité central a préparé l'Assemblée des délégué-e-s du 24 octobre. La gestion du temps de travail et du personnel suscite le mécontentement du personnel.**

Militant de longue date, le président d'AS Ouest René Zürcher va rejoindre les rangs du personnel SEV. Il a été félicité pour son engagement. Nous lui souhaitons plein succès dans son nouveau défi.

Après avoir consulté le budget 2018 qui a été adopté par les personnes présentes, l'ordre du jour de la prochaine assemblée des délégués a été discuté. En outre, un ou des vice-présidents doivent être élus pour l'AD, les élections des organes AS auront lieu pour la prochaine période administrative.

Le réseau de nos personnes de confiance dans les régions est de nouveau en pleine extension. Il est important que nous soyons présents dans la surface. Nous remercions les personnes de confiance qui affichent les informations du SEV.



René Zürcher va rejoindre l'appareil professionnel du SEV. Ici lors de la remise de la pétition RailFit 20/30 le 15 juin 2016.

Idéalement, ces personnes devraient aussi jouer le rôle d'interlocuteurs pour les membres.

Notre règlement de gestion a besoin d'être actualisé, il faut

faire des adaptations à cause des structures AS et de la numérisation.

#### Rapports des branches

Les rapports des branches et

des régions permettent de mettre en évidence toute une série de problèmes. Il y a encore des places libres pour la journée de branche Voyageurs du 28 octobre. Les collègues intéressés sont invités à s'inscrire. L'application du modèle Flexa pour ceux qui veulent en bénéficier donne aussi lieu à des discussions. Si une demande ne peut pas être avalisée l'année suivante, alors elle doit l'être l'année d'après. Est-ce que ceci est fait au détriment des vacances normales et qui a la priorité pour poser ses jours? Nous constatons également que les interruptions de travail sont supprimées et remplacées par des pauses de 30 minutes. Dans quelques régions, des tours de courte durée doivent être complétés par des minutes CTS afin d'atteindre la moyenne journalière de travail de 492 minutes. C'est une bonne manière de rendre les collaborateurs mécontents. On déplore aussi que dans la «Defect-App» on puisse dénoncer ses propres collègues. La coupure de ligne à Rastatt n'a pas seulement fait des dégâts dans les entreprises de trafic marchandises. Alors qu'à

Schaffhouse il faut des renforts, dans la gare de triage de Bâle des tours sont supprimés afin de rétablir l'équilibre dans les comptes de temps. Le personnel montre une grande flexibilité et les supérieurs en sont reconnaissants. C'est un bon argument pour les prochaines négociations CCT : le personnel est déjà flexible, il n'est donc pas nécessaire de continuer à supprimer toutes les limites de la durée du travail. Au lieu de cela, les CFF feraient mieux de s'occuper des possibilités d'évolution dans les filières et de réduire le temps nécessaire pour atteindre le sommet de l'échelon pour les jeunes employés.

Les surveillants de la sécurité ont toujours des craintes que durant l'hiver il n'y ait pas suffisamment de chantiers et qu'ils n'aient donc pas de travail.

Les points de l'ordre du jour du recrutement et des mutations n'ont de nouveau pu être abordés que brièvement en fin de séance. Quelques actions de recrutement sont annoncées pour l'automne.

Alex Bringolf

## AS BRANCHE INFRA

### La formation pour la gestion du trafic suscite de vives interrogations

Le collègue Michael Streit a bien organisé la séance dans la belle ville de Spiez où nous avons traité nos thèmes.

La formation pour la gestion du trafic dans les centres d'exploitation (CE) dès 2018 a donné lieu à des discussions. Sous forme de modules, le personnel doit suivre une formation dans les divers rôles. Nous y voyons certes quelques avantages mais avons aussi nos doutes. Est-ce qu'après 4 heures de travail dans un tour du matin, nous serons encore capables d'enregistrer des informations données dans le cadre d'un cours? Concernant l'introduction au logiciel d'apprentis-

sage du CE, on n'est en outre pas sûr que tout le monde pourra y aller. Nous craignons aussi que le savoir-faire soit perdu s'il ne fait pas partie d'un rôle et que les marges de fluctuation des CCT s'en trouvent de plus en plus restreintes.

Quels seront les effets du développement de Dispo-OP pour le personnel des CE? Pour les RTF, l'outil de planification RCS doit pouvoir être compatible avec le programme Ittis. Ainsi les CCT sont suffisamment protégés et la sécurité est assurée en cas de perturbation. Ceci non seulement du point de vue du système mais aussi parce que



les prescriptions sont respectées. Est-ce que les RTF seront aussi mis à la page d'ici l'introduction? Connaissent-ils les spécialités de chaque site? Nous attendons des informations à ce sujet avant qu'il ne soit trop tard. Et qu'en est-il des CCT dans les gares de triage? De notre point de vue, l'accès aux CE est rendu

difficile. Faut-il s'attendre à un changement du règlement pour les examens? Il nous semble important de pouvoir être intégrés dans les réflexions car il en va de la santé du personnel.

Une amélioration de la qualité des examens sur les compétences linguistiques doit contribuer à la baisse du quota d'échecs. La sous-fédération AS du SEV a dès le début posé des questions au sujet de ces échecs car deux collègues bilingues ont échoué. Une autre histoire que nous trouvons bizarre est la réorganisation chez FN. Des postes ont été supprimés. Depuis, les stagiaires et

auxiliaires doivent contribuer à effectuer les arriérés de travail. On se demande avec quel sérieux les clarifications sur les besoins en personnel ont été effectuées, mais maintenant le mal est fait. La mise en commun de secteurs dans les CE Ost et Mitte a décuplé la charge de travail. Il est dès lors parfois difficile de conserver une bonne qualité dans la gestion du trafic. Et la note d'«excellence» octroyée il y a quelques temps pour qualifier la qualité s'est transformée maintenant en mention «bonne».

Alex Bringolf

## Angle droit

## Agir selon le principe de la bonne foi

**C'est certainement une bonne chose de vouloir se reposer sur les droits constitutionnels et les textes législatifs. Mais on peut parfois aussi faire appel à la loi du bon sens.**

Dans notre monde actuel, beaucoup de choses sont réglées par écrit. Personne n'aurait l'idée d'acheter ou de vendre une maison sans établir un acte de vente officiel auprès d'un notaire. Par contre pour l'achat d'une glace un jour d'été, un contrat écrit serait complètement exagéré. Même si en quelque sorte, l'acquisition d'une glace est aussi une «transaction juridique», beaucoup de choses dans la vie de tous les jours fonctionnent très bien sans les

mettre par écrit.

Dans la plupart des cas, les choses se passent bien à condition que les parties concernées agissent selon le principe «de la bonne foi». Mais que signifie vraiment ce terme? Et où peut-on trouver la définition de ce que comprend effectivement ce principe?

**Un cas d'école...**

Il s'agit en réalité d'une «notion juridique indéterminée» qui nécessite une certaine interprétation afin de pouvoir être appliquée à un cas précis. Très souvent, les gens agissent selon le principe «de la bonne foi» sans en être réellement conscients: ils sont polis, honnêtes, francs, fiables, plein d'égards, etc. Et nous attendons bien sûr de notre interlocuteur qu'il se comporte

de la sorte. Personne ne veut jouer avec un tricheur! Qu'en est-il de son application? Dans le monde du travail, on s'attend aussi à ce que tout le monde se comporte de manière exemplaire.

Voici un exemple concret: le collègue A. reçoit une indemnité pour un mandat qu'il remplit pour son canton en tant qu'activité accessoire. Après plusieurs années, le canton décide qu'il a trop payé à A. et que ce dernier doit rembourser une partie de l'argent. Comme A. refuse, le canton menace de prononcer une décision. Cette dernière n'est finalement pas prononcée mais au lieu de cela, le canton choisit de «compenser» sa créance par l'indemnité et donc, il cesse de la verser. On pourrait presque parler d'un «cas-type»: le collègue A., considérant qu'il était de son bon droit de recevoir cet argent, l'a utilisé comme prévu. Il comptait de plus recevoir

une décision contre laquelle il aurait pu faire recours. Le fait de compenser ainsi une créance qui fait l'objet d'un litige n'est pas un comportement basé sur le principe de la bonne foi. Ce cas s'est bien terminé: A. s'est opposé à cette pratique en écrivant au canton que ce dernier avait agi contre le principe de la bonne foi. Le canton a fait marche arrière et a payé les arriérés d'indemnités. En droit du travail, si l'on est dans une situation où le congé a été donné, ce précepte doit être explicite: un congé est abusif entre autres, lorsqu'il est prononcé, «parce que l'autre partie fait valoir de bonne foi des prétentions résultant du contrat de travail» (CO Art. 336).

**Norme contraignante**

Le principe «de la bonne foi» revêt une grande importance en Suisse car il est ancré dans la Constitution fédérale: on peut lire en effet dans l'article 5 que «les or-

ganes de l'Etat et les particuliers doivent agir de manière conforme aux règles de la bonne foi». Dans l'article 2 du Code civil suisse, on lit également que «chacun est tenu d'exercer ses droits et d'exécuter ses obligations selon les règles de la bonne foi.»

Mais il faut faire attention à ne pas se reposer de manière inconsidérée sur ce principe de «bonne foi» car dans ce même article du Code civil suisse, il est ajouté à la suite du premier paragraphe que: «l'abus manifeste d'un droit n'est pas protégé par la loi.» Si, dans un cas concret, on n'arrive pas à se mettre d'accord, c'est le juge (ou dans le domaine du droit du travail, l'organe arbitral paritaire) qui tranchera en faveur de la partie qui présentera les meilleurs arguments.

En clair: on peut user du principe de la bonne foi. On doit le respecter. Mais il ne faut pas en abuser!

*L'équipe de la protection juridique*

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



## Photomystère: « Dans quelle ville 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 **un set d'écriture Caran d'Ache.**

Solution du concours paru dans contact.sev n° 016:

Une remontée mécanique gratuite sur le Fräkmüntegg, accessible depuis Kriens.

Le sort a désigné Miriam Minder-Roth, Schwarzenberg, membre VPT BLS.

Elle gagne **un couteau de poche Outrider® aux couleurs du SEV.**

**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 1er novembre

Navigation sur le lac Majeur

# Quid des emplois et des salaires?

La communauté syndicale SEV, UNIA et Ocst a pris acte de la rencontre entre les dirigeants du futur consortium et une délégation du Conseil d'Etat, auquel a été présenté le business plan le 11 octobre. Un document stratégique qui doit permettre au futur consortium de planifier le renouveau de la navigation sur le lac Majeur.



Le cortège en direction du siège des autorités de Locarno.

Le papier, qui doit être approfondi par le Gouvernement, prévoit la volonté d'intégrer dans le nouveau consortium le personnel de la NLM résidant en Suisse. Une décision en phase avec l'une des revendications syndicales exprimées dès le licenciement de tous les employés au mois de juin et qui avait déclenché la grève que l'on sait sur le Lac Majeur. La question des salaires n'est par contre pas réglée. Elle est pourtant centrale. «Du reste, ces deux points font partie de l'accord signé avec le Conseil d'Etat le 15 juillet, un jour après la fin de la grève», rappelle le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini.

La communauté syndicale ignore actuellement les détails du business plan. Les syndicats ont donc demandé au Gouvernement tessinois de présenter en plénum le document afin d'y voir plus clair sur les questions liées au personnel. Une rencontre, telle que celle du 2 août, lorsque furent esquissés les projets de relance du consortium en voie de création.

Dans l'attente que le Conseil d'Etat consolide le business plan, qu'il prenne position d'ici fin octobre et convoque les partenaires sociaux autour de la table, les syndicats accompagnent le personnel licencié qui vit une période d'incertitude. A l'heure actuelle, nul ne sait quelles seront ses conditions d'engagement,

et y compris les saisonniers dont la saison vient de se terminer. Les syndicats sont prêts à aborder les négociations dans un esprit constructif, tout en étant déterminés à défendre les intérêts du personnel. On est encore au début du processus.

En attendant, l'Office fédéral des transports (OFT) a pris position sur la navigation sur le Lac Majeur avec une directive (voir ci-dessous) qui fixe des

règles pour le Lac de Lugano et le Lac Majeur. «Dans son document l'OFT veut clarifier les choses – explique Stroppini. Pour ce qui concerne le personnel, il se limite à dire que le consortium constitue une opportunité sans s'avancer davantage. Il est utile de rappeler que, dans ce conflit, les autorités fédérales n'ont jamais agi de sorte à garantir les emplois et les conditions contractuelles si impor-

tantes pour les employés.»

Dans ce document, reconnaît toutefois Stroppini, le rôle d'acteur de premier plan du consortium semble assez garanti.

«Il reste encore à clarifier certains points liés à la Loi sur la durée du travail et à l'ordonnance ad hoc pour les autres sociétés qui pourraient déployer leurs activités sur le lac Majeur», conclut-il.

Françoise Gehring



Angelo Stroppini

## L'OFT RÉGULE LA NAVIGATION PRIVÉE SUR LE LAC MAJEUR

Dans le cadre de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano, un groupe de travail bilatéral a clarifié les conditions-cadre de la prestation de services par des compagnies de navigation privées sur ces deux lacs. Ces conditions-cadres ont été publiées dans un document dont la validité est actuellement limitée à un an. Ce rapport présente une étape vers la mise en œuvre de la déclaration d'intention (Memorandum d'Intesa) signée par les ministres des transports en 2016 pour accroître l'attrait touristique de la navigation.

Le groupe de travail susmentionné, composé de représentants de la Suisse et de l'Italie, est chargé de mettre en œuvre le Memorandum d'Intesa (MoI) visant à promouvoir la navigation sur les deux lacs. Le document établi par le groupe fixe les conditions dans lesquelles les compagnies de navigation privées peuvent offrir des services sur ces lacs.

La convention conclue en 1992 stipule que, avant qu'une entreprise privée ne soit

autorisée à exploiter un service, il convient de vérifier que l'offre privée correspond à une «nécessité effective» et qu'elle ne constitue pas une «concurrence notable» pour les entreprises concessionnaires. Le groupe de travail a élaboré une première interprétation conjointe de ces deux concepts. Les conditions relatives à la «nécessité effective» et à la «concurrence notable» ne peuvent être remplies que si les concessionnaires n'exploitent pas de services ou s'il y a un décalage suffisant par rapport à leurs services réguliers. Les services déjà offerts, comme les taxis ou la location avec chauffeur, demeurent possibles, des notions que le document précité précisera.

Le document sera appliqué – en complément de la Convention – pendant une période d'essai d'un an, après quoi il sera réexaminé. En fonction de l'expérience acquise et de la nécessité de modifications, une nouvelle version sera élaborée d'ici à la fin de 2018 (en vue de l'application à partir de janvier 2019). En élaborant ce document, le groupe de travail

a achevé un mandat qui lui avait été confié par les ministres des transports pour trouver, dans le cadre de la législation en vigueur, de nouvelles solutions et de nouveaux modèles d'amélioration de la navigation touristique. Un autre résultat du groupe de travail a été de promouvoir la coopération entre l'Italienne GGNL et la SNL (Lugano). En effet, les deux concessionnaires ont été chargés de l'élaboration d'une étude des moyens d'améliorer et de promouvoir la navigation, y compris touristique, sur le lac Majeur et le lac de Lugano. D'après cette étude, un consortium de direction devrait être mis en place pour élaborer la meilleure approche possible telle que définie dans le Memorandum of Understanding. Cela permettrait aux employés de la GGNL résidant en Suisse d'être redéployés rapidement sur les deux lacs. Le groupe de travail soutient les efforts des deux sociétés concessionnaires à cette fin, pour autant que les activités soient économiquement viables et qu'elles respectent le principe de la couverture des coûts.

Communiqué OFT