

Insatisfaction !

L'insatisfaction règne chez les collègues de la Police des transports.

Page 2



Prends soin de ta santé!

La branche Bus de la VPT vient de lancer son 2e sondage pour évaluer la santé du personnel roulant. Participe!

Pages 8 et 9



Gestion du trafic

Alex Bringolf témoigne des conséquences des économies sur la Gestion du trafic.

Pages 6 et 7

Les CFF attaquent le personnel de front

Le mépris

Les CFF sabrent dans CFF Cargo: 800 postes à la trappe et une centaine de points de desserte en sursis. En parallèle, la direction s'attaque à la protection contre le licenciement. Une cohérence dans les attaques qui rendent les négociations pour le moins compliquées.

Les négociations CCT se déroulent dans un contexte extrêmement tendu. Le personnel des CFF ne s'y trompe pas et exprime toute sa colère. Chez Cargo, les collègues subissent la énième réorganisation et voient que leur direction veut affaiblir la protection contre le licenciement. Les membres du SEV n'entendent pas se laisser manger sans réagir. Le SEV les a rencontrés, tant sur le terrain qu'à la conférence CCT CFF /CFF Cargo.

Pages 2, 3 et 15



Le personnel de Cargo est une nouvelle fois touché de plein fouet par les décisions des dirigeants.

Des renforts aux VMCV !

Le personnel des transports de la Riviera, les VMCV, soutenu par le SEV, exige l'engagement immédiat d'une quinzaine de chauffeurs. Il a manifesté son raz-le-bol en arborant un brassard rouge en signe de colère pour attirer l'attention des usagers sur leur situation de sous-effectif. La direction fait des promesses mais peine à dire concrètement quand la mesure de suppression volontaire des jours de congé prendra fin.

Page 4

Transports publics genevois

Grève en point de mire aux TPG

■ Raz-le-bol aux TPG. Après consultation, 90% des salarié-e-s ont opté pour un arrêt de travail. Le Front syndical a déposé le 8 mars un préavis de grève reconductible pour le 21 mars. La saisie de la CRCT suspend provisoirement toute action. En conférence de presse (voir photo), le bricolage de la direction dans tous les secteurs a été dénoncé: 370 «voltigeurs» ne connaissent leurs ho-

raires que quatre jours à l'avance, l'amplitude journalière et les tranches de travail sont trop longues et usantes. Et les pauses au terminus trop courtes. Des engagements sont nécessaires pour revenir à la normal et remédier au sous-effectif. Un plan santé aux TPG est exigé avec la création d'une instance indépendante. Ces problématiques touchent aussi les sous-traitants des TPG

mobilisés et prêts à rejoindre le mouvement.

Page 5



EN VITESSE

Mise au concours:
TransN ne fera pas
recours

■ Il restait un mince espoir pour que les 17 conductrices et conducteurs de TransN des lignes 612 et 613 puissent continuer à travailler sur le Littoral ouest. Le témoignage d'un collègue fait d'ailleurs l'objet d'une vidéo sur notre page Facebook.

Hélas, le conseil d'administration a décidé de ne pas recourir contre l'adjudication de ces 2 lignes à... CarPostal. Pour le SEV, qui se bat contre les mises au concours qui ne favorisent que sous-enchère salariale et sociale, la décision du CA est une immense déception. «Le personnel de TransN peine à comprendre que le conseil d'administration ne fasse pas recours», explique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge du dossier. Dans le contexte de l'affaire CarPostal, les doutes subsistent sur les conditions d'octroi de ces lignes au Géant jaune. En l'espace de quelques semaines, cette adjudication a franchi plusieurs étapes alors que les feux étaient au vert pour la stopper. Le dossier a notamment été traité au Grand Conseil par le biais d'une interpellation de l'écologiste Céline Vara. Avant la session, les collègues de TransN ont distribué des tracts aux parlementaires. «Nous saluons par contre la volonté de TransN d'offrir des solutions pour les 17 personnes concernées par les pertes de ces 2 lignes. Nous continuerons à suivre ce dossier avec attention pour que les promesses de TransN soient tenues.» vbo

TransN bis: soutien
aux contrôleurs

■ Plus de 1000 signatures ont été récoltées contre l'externalisation des contrôles par TransN. Pour Jean-Pierre Etique, «les signataires montrent que cette décision est une erreur. Les usagers ont besoin de voir des employés de l'entreprise qui en connaissent la culture. TransN doit revoir sa copie.» vbo

CCT CFF / CFF Cargo

«La direction des CFF nous méprise»

Dire que les négociations CCT CFF / CFF Cargo vont bon train serait vraiment un mauvais jeu de mots. Tant la conférence CCT du 21 février que les remarques sur le terrain démontrent que la direction des CFF déraile.

Le personnel des CFF - syndiqué ou non - rejette les revendications de la direction des CFF dans le cadre des négociations CCT. Alors que les prochains pourparlers auront lieu les 28 et 29 mars, le SEV est allé à la rencontre des collègues sur le terrain aux quatre coins du pays le 28 février. Morceaux choisis des commentaires qui viennent de toutes les catégories professionnelles et de toutes les générations: «La direction des CFF nous méprise»
«Il n'y a bientôt plus aucun intérêt à travailler aux CFF»
«On remercie les «vieux» pour leur fidélité en leur supprimant

une semaine de vacances»
Des propos qui vont dans la même direction que ce qui a été entendu le 21 février lors de la conférence CCT CFF / CFF Cargo à Berne qui a clairement rejeté le paquet de revendications: «Ce paquet est inacceptable, je me sens comme un pion dans cette entreprise.»

Qu'y a-t-il dans ce fameux
paquet?

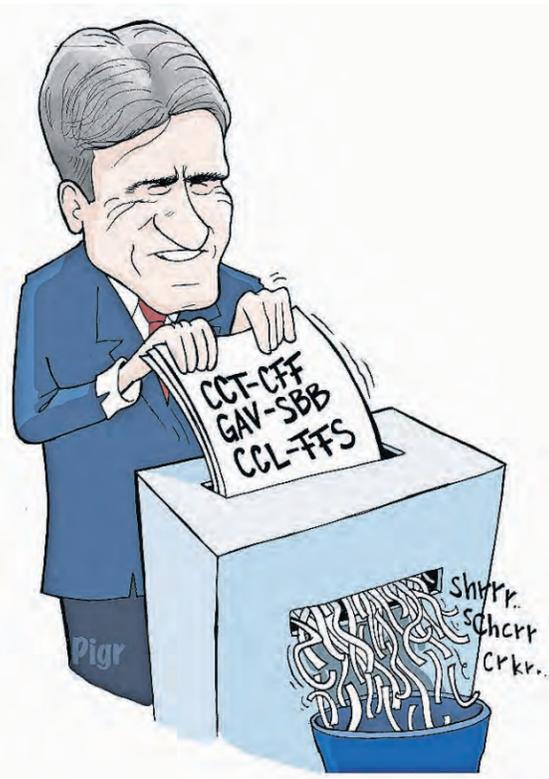
Pour ceux qui ne sauraient pas encore ce que contient ce paquet, nous rappelons ici les principales attaques frontales de la direction des CFF. Dans son «projet de développement de la CCT» (ce n'est pas une blague ce sont les termes de la délégation de la direction...)
Les attaques sur le temps de travail et les vacances prévoient la disparition d'une semaine de vacances pour les plus de 60 ans et la flexibilisation du temps de travail. C'est bien la dégradation de la qualité de vie qui est en marche.

Baisse des salaires

L'autre grand «développement» concerne les salaires qui ne pourraient que baisser avec la suppression des garanties salariales négociées en son temps en échange de ToCo. Et pour remercier son personnel, la direction prévoit de supprimer les indemnités régionales et de diminuer les primes de fidélité et les indemnités pour le service de nuit.

Licenciements facilités

C'est bien connu. Le personnel des CFF n'est pas assez flexible et ne peut pas être jeté aussi facilement que chez d'autres entreprises du «marché», affirme la direction des CFF. Afin d'être plus libre de se séparer plus facilement de son personnel, la direction souhaite que seul le personnel qui a 15 ans d'entreprise (contre 4 aujourd'hui) et jusqu'au niveau d'exigence E puisse être concerné par la protection contre le licenciement. Une revendication à mettre en perspective avec les réorganisations en cours (Cargo, page



15) et toutes les autres labellisées RailFit, ou non. Et pour rendre les choses encore plus simples en termes de licenciement, la délégation patronale aimerait supprimer l'instance de recours interne en cas de menace de licenciement. Les temporaires sont aussi dans le viseur puisque le droit à un contrat fixe après 4 ans de travail temporaire aux CFF deviendrait caduc.

Les revendications du SEV

Dire que les positions des deux parties sont éloignées relève donc du doux euphémisme. A commencer par les sujets intouchables que sont les garanties salariales et la protection contre le licenciement. Mais ce

n'est pas tout puisque la communauté de négociation emmenée par le SEV exige des améliorations de la progression salariale, notamment pour les jeunes, une meilleure conciliation de la vie privée et professionnelle et une meilleure protection contre la digitalisation à l'heure de la numérisation.

Pour l'heure, il n'est pas possible de négocier sérieusement dans ces conditions. Et le personnel CFF a apprécié la présence du SEV sur le terrain. Bien conscient que cette CCT est la sienne, le personnel a clairement exprimé sa volonté de se mobiliser pour défendre sa CCT, ses conditions de travail.

Vivian Bologna

RETRAITES

L'avenir de la caisse de pension

La Conférence CCT s'est aussi penchée le 21 février sur la situation de la Caisse de pension CFF. Un accord n'est pas encore mûr. Certains points doivent encore être clarifiés.

Adieu Daniel!

«Cheminot un jour, cheminot toujours.» Il avait le rail dans la peau, Daniel Froidevaux. Notre collègue secrétaire syndical nous a quittés le lundi 26 février après avoir affronté une courte maladie. Daniel aurait eu 58 ans en mai. Nous perdons un collègue loyal, consciencieux, toujours disponible et à l'écoute des membres.

Formateur remarquable, il croyait en l'humain. Et de ce credo découlait son travail syndical. Il lui tenait à cœur de redonner du pouvoir au personnel des CFF frappé par les réorganisations de l'entreprise. Il attendait des membres qu'ils relèvent la tête, qu'ils s'affirment et qu'ils cherchent en eux-mêmes les ressources pour affronter les problèmes. Tout en étant à leurs côtés.

Et quand il donnait des cours de formation, il ne fallait pas attendre de lui qu'il apporte des réponses toutes faites. L'enseignement frontal? Très peu pour lui. Les participant-e-s étaient in-

pan/mg



vité-e-s à chercher les solutions, à être acteurs de leur propre apprentissage, et lors de la clôture, les participant-e-s démontraient leur surprise quant à la méthode «Daniel» qui avait réussi à faire sortir les ressources de chacune et chacun. Bravo l'artiste!!!

Maniant à merveille l'art de la provocation subtile et l'humour, il laisse un grand vide au SEV.

Le SEV adresse encore une fois sa plus profonde sympathie à la famille en deuil.

Le comité, la direction, les collègues

ÉDITO

CFF Cargo veut faire des économies. Et naturellement le personnel est visé: on prévoit de supprimer 800 postes. Mais CFF Cargo veut aussi investir: 90 millions dans la numérisation, 10 millions pour la formation du personnel qui devra maîtriser cette numérisation, et 20 millions pour le plan social des personnes qui perdront leur travail dans le cadre de cet important projet d'économies. On économise, tant pis si cela coûte. Mais pourquoi donc? Pour montrer l'entreprise CFF Cargo sous ses plus beaux atours? Le président sor-

«Si la direction des CFF n'est pas prête à revoir ses revendications radicales, et bien il ne sera pas possible de parvenir à un accord.»

Manuel Avallone, vice-président SEV



tant du Conseil d'administration de CFF Cargo prétend vouloir discuter avec toutes les parties prenantes. On constate toutefois que seuls les investisseurs sont écoutés, bien sûr, ils représentent de potentiels actionnaires...

La clientèle? Pas importante – celle qui n'amène pas de trains complets est inintéressante. Le personnel? Seulement un facteur de coûts. Pourtant, une entreprise avec un effectif réduit ne pourra pas répondre à toute la demande. Et les démantèlements se succéderont... jusqu'à ce qu'il n'y ait plus rien à démanteler!

C'est cela la réalité à CFF Cargo. Et aux CFF les choses ne vont pas mieux. La vague de démantèlements a atteint la CCT: protection contre le licenciement, conditions de travail, vacances, salaires – partout des suppressions. Et la direction de parler de «sanctuaire de bien-être» dans lequel soi-disant le personnel évolue...

Le SEV est proche de ses membres et il sait ce que le personnel pense des plans de la direction. Chaque jour, des travailleurs des transports adhèrent au SEV car ils ne veulent pas assister sans rien faire aux détériorations des conditions de travail. Pour les tâches qu'ils effectuent dans un environnement difficile ils veulent des conditions équitables, et être traités avec respect. Avec eux, nous préparons la réponse que nous allons adresser à la direction des CFF et de CFF Cargo.

Nous espérons rencontrer un peu de compréhension, et que les négociations puissent se dérouler à armes égales. Et nous espérons voir aussi une véritable évolution. Et si l'employeur n'est pas prêt à revoir ses revendications radicales, et bien il ne sera pas possible de parvenir à un accord. Car au SEV, on y joue la carte de la solidarité!

Transports publics Riviera vaudoise VMCV

Chauffeurs rouges de colère

Lundi 12 mars, une grande majorité des chauffeurs de bus des VMCV ont fait part de leur mécontentement en arborant un brassard rouge en signe de colère. Une situation de sous-effectif en est la cause. La matinée de mobilisation s'est terminée au dépôt de Clarens par un rassemblement bien suivi par les chauffeurs qui n'étaient pas en service.

Matinée de mobilisation aux VMCV, les transports publics de Vevey, Montreux, Chillon et Villeneuve. Les chauffeurs de bus en ont assez. Ils l'ont fait savoir toute la matinée du 12 mars en arborant un brassard rouge en signe de colère pour attirer l'attention des usagers sur la situation. Ces derniers ont réservé un très bon accueil à cette action syndicale et aux tracts explicatifs distribués à Montreux et Vevey. Des pancartes pouvaient également être vues sur les bus, telles que «Plus de chauffeurs» ou «Soyez humains».

Jours de congé supprimés

Mi-mars, le budget définitif n'a toujours pas été validé. Il est à craindre que le futur budget n'intègre pas un nombre suffisant d'engagements de chauffeurs. La mesure visant à la suppression des jours de congé prise début février pour pallier au sous-effectif reste à ce jour en vigueur pour une durée indéterminée. «La direction ne peut donner aucune date pour la levée de cette mesure et un retour à la normale, dénonce Tony Mainolfy, secrétaire syndical au SEV. La situation devient intenable pour le personnel dont la direction exige toujours plus de flexibilité». Cela ne restera sans doute pas sans conséquences pour les usagers.

Mobilisation réussie

«L'action d'aujourd'hui est un succès et montre la détermination des chauffeurs. Ce message devrait être compris par la direction des VMCV. Les chauffeurs doivent être en nombre suffisant», insiste Tony Mainolfy. En sous-effectifs, les chauffeurs sont en effet priés de faire des sacrifices et de renoncer à des jours de congés pourtant planifiés pour permettre le fonctionnement normal de l'en-



La forte mobilisation des chauffeurs des VMCV qui ont porté en grande majorité un brassard rouge devrait pousser la direction à passer de la parole aux actes pour remédier au sous-effectif.

treprise. Cela annule les améliorations sur les horaires obtenues fin 2017 par le SEV après une année déjà particulièrement difficile pour le personnel.

Engagements immédiats exigés

Les engagements annoncés jusque-là seront insuffisants pour pallier le sous-effectif. Le personnel, soutenu par le SEV, exige donc l'engagement immédiat d'une quinzaine de chauffeurs afin de mettre un

terme à cette situation de sous-effectif. Il en va de la sécurité des usagers, de la santé du personnel et de la crédibilité de l'entreprise.

Que se passerait-il si les chauffeurs refusaient la suppression des jours de congé ? Il faudrait supprimer des prestations au détriment des usagers. Le bon fonctionnement de l'entreprise ne peut reposer sur le volontariat en abusant de la conscience professionnelle des chauffeurs.

Yves Sancey

RÉTORSION?

Toute la matinée, le directeur des VMCV a été vu en train de photographier les collègues mobilisés en se dissimulant derrière le mobilier urbain. Que signifie ce petit manège ?

Toutes tentatives de représaille ciblée ou collective seront dénoncées publiquement par le SEV.

CCT MBC (Transports Morges-Bière-Cossonay)

Consultation lancée

Au terme d'un processus de négociations de 6 mois, la direction des MBC et la délégation syndicale de négociation SEV se sont accordées sur les termes d'une CCT d'entreprise. La délégation SEV estime que les résultats sont satisfaisants et invite les membres de la section SEV MBC à accepter les résultats.

C'est donc maintenant à la base de se prononcer en participant à la votation générale. Chaque membre actif SEV MBC recevra le matériel de vote à la maison. Il

trouvera une lettre expliquant la procédure, une synthèse des résultats obtenus, une carte d'électeur à signer, un bulletin de vote, une enveloppe neutre pour le bulletin de vote et une enveloppe-réponse à l'adresse du SEV.

La carte d'électeur doit être signée et mise dans l'enveloppe adéquate. La carte de vote remplie est également à glisser dans une petite enveloppe fermée. Le tout est à mettre dans la grande enveloppe déjà affranchie. On peut

voter jusqu'au 22 mars, dernier délai. Les enveloppes doivent donc arriver au SEV au plus tard le jeudi 22, dernier délai de réception.

La votation sera contrôlée par la commission de gestion de la section SEV MBC qui se réunira le 23 mars pour ouvrir les enveloppes et dépouiller les bulletins. Les résultats seront proclamés le jour même par voie d'affichage. Si elle est acceptée par cette votation, la nouvelle CCT entrera en vigueur le 1er avril 2018.

ysa

HISTOIRE VIVANTE

La Grève générale de 1918 à la RTS

En novembre 1918, 250 000 travailleurs en grève exigent de meilleures conditions de vie. Le Conseil fédéral mobilise l'armée. Docu-fiction de Hansjürg Zumstein.

RTS Deux - 25 mars, 20h40



22 mars, menace de grève dure à la SNCF

France - L'intersyndicale des cheminots de la SNCF décidera le 15 mars (hors délai rédactionnel) d'une grève reconductible massive le 22 mars contre la réforme de la SNCF qui prévoit notamment la suppression du statut de cheminot et la fermeture de 9000 km de lignes. Tout dépend du choix ou non du gouvernement de réformer par ordonnances.

ysa

Transports publics genevois

TPG : Grève en point de mire

Les employé-e-s des Transports publics genevois (TPG) n'en peuvent plus. Consulté-e-s, ils l'ont fait savoir en se prononçant massivement pour une journée de grève reconductible. Le préavis est fixé au 21 mars. La grève est provisoirement suspendue puisque la direction a saisi la Chambre des relations collectives de travail.



En conférence de presse, le Front syndical a expliqué les raisons d'une grève aux TPG le 21 mars.

Les employé-e-s des Transports publics genevois (TPG) et de leur sous-traitant RATP en ont marre de la dégradation de leurs conditions de travail. Ils l'ont fait savoir en se prononçant massivement pour une journée de grève reconductible dès le 21 mars. Lors d'une consultation menée par les syndicats, 80 à 90% des salarié-e-s de la régie publique ont opté pour un arrêt de travail.

Jeudi 8 mars, le Front syndical, qui rassemble le SEV, transfair et ASIP, a déposé un préavis de grève reconductible pour le 21 mars sur la base de revendications qui touchent aux conditions de travail dans tous les secteurs de l'entreprise. Les effectifs de l'un des trois sous-traitants des TPG (RATP Dev) sont prêts à suivre le mouvement.

Profond blocage

Lors de la conférence de presse du 8 mars, le Front syndical était déterminé: «Malgré un certain nombre d'avancées, nous estimons être dans une situation de profond blocage qui ne nous laisse que le choix de la grève. Tous les secteurs de l'entreprise sont concernés: chauffeurs, techniciens et administration», a averti Valérie Solano, secrétaire syndicale au SEV. «Les conditions de travail mènent à des taux records d'absentéisme, a-t-elle dénoncé. Les collaborateurs sont épuisés et en colère à cause

notamment d'un management lacunaire et d'un manque d'information et d'écoute de la part de la direction.»

Son rappel des dégradations des conditions de travail est implacable: «Durant des années on a fait plus avec moins, on a poussé la productivité ce qui se traduit aux TPG par plus de courses, plus de voyageurs transportés, plus de services aux usagers, mais également plus d'usure sur les véhicules, plus d'incidents, plus de stress. Le problème, c'est que le personnel n'a pas augmenté en continu et que l'entreprise a trouvé des solutions bricolées.»

Horaires plus prévisibles

Ce bricolage repose notamment sur un nombre important de conducteurs voltigeurs qui ne bénéficient pas d'horaires fixes et dont les plannings ne sont communiqués que quatre jours à l'avance. Ils sont passés en quelques années de 80 à 370, soit un tiers de l'effectif de conduite, contre un huitième à Lausanne, argue le Front syndical. Pour lui, il est nécessaire de leur permettre de disposer de leurs horaires avec une prévisibilité de 10 jours, avec une préférence de journée (horaires matin ou soir). Des engagements supplémentaires permettraient de limiter le nombre de voltigeurs.

Le vice-président de la section TPG du SEV, Jérôme Faÿ, a également mis en exergue des amplitudes horaires de plus de 13 heures. «Il faut réduire l'amplitude journalière à dix heures au maximum, avec des tranches de travail de quatre heures de conduite au lieu de cinq», a-t-il plaidé. «On veut plus de régularité dans les horaires, explique Valérie Solano. Les gens travaillent de très longues heures avec d'immenses pauses au milieu. Donc on a besoin de régularité sinon ça abîme les conditions de santé.»

Embauches supplémentaires

Le dépôt d'un préavis de grève, sans date, en 2016, avait permis d'obtenir l'engagement de 50 personnes. Mais les conditions de travail se sont encore détériorées depuis le changement d'horaire en décembre. Selon les calculs mêmes de la direction, il en faudrait 120 pour permettre d'intégrer davantage de conducteurs au sein de «roulements», des horaires de travail prévisibles à long terme. «Cela ne peut passer que par des embauches. Il faut 70 postes supplémentaires à la conduite pour normaliser la situation», a affirmé Vincent Leggiero, président du SEV-TPG. D'autres embauches sont également nécessaires à l'administratif. Le Front syndical exige également le respect des 5 minutes de pause au terminus.

Plan santé aux TPG

Les revendications syndicales portent par ailleurs sur la gestion de l'absentéisme et la nécessité d'une instance indépendante pour la médecine du travail (et cela alors que la responsable santé est... en congé maladie). Les très nombreux problèmes d'arrêts de travail, les accidents notamment à la conduite et la récurrence de problématiques de santé, amène le Front syndical à souligner une médecine du travail indépendante qui serait à même de donner un diagnostic des maladies professionnelles. Pour Valérie Solano, «des pommes dans les couloirs ne sont pas des mesures de santé!».

Le Front syndical préconise également la création d'une commission statutaire consultative qui s'occuperait notamment des questions autour de la loi sur la durée du travail. Cela permettrait par la recherche de solution commune entre syndicats et direction de se prémunir contre des risques comme les critiques de l'Office fédéral des transports (OFT). Une indexation de 1,1% est par ailleurs exigée.

Sous-traitance et sécurité

Ces problématiques touchent aussi les sous-traitants des TPG, dont la RATP. Pierre Delias, le délégué Sous-traitants tpg RATP Dev, a estimé que la

sécurité des passagers était mise en danger. «La semaine passée, il y a eu quatre accidents», a-t-il explicité. Les délégués du personnel de RATP Dev, sous-traitant de certaines lignes de bus des TPG, se sont dits prêts à suivre le mouvement de grève. Ils dénoncent des conditions de travail encore moins bonnes qui mettent en jeu la sécurité des passagers.

Les syndicats ont précisé que les techniciens étaient aussi touchés par le manque d'information, notamment sur l'organisation du travail dans le futur dépôt en Chardon dont on craint qu'il mérite d'être rebaptisé Au Charbon; le même flou entoure la mise en service du CEVA. Pour ce qui est de l'administration, un absentéisme très élevé a été mis en exergue. De la transparence, des informations, ainsi qu'un management moins agressif sont exigés.

Médiation

Une rencontre avec le magistrat Luc Barthassat et la direction de l'entreprise a eu lieu le 28 février. Le conseiller d'Etat a mandaté les TPG pour discuter avec les représentants des employés. Pour le Front syndical, l'interlocuteur demeure la direction de l'entreprise dont il attend en vain depuis plusieurs années une amélioration des conditions de travail qui passe par des engagements suffisants de personnel. La grève est donc un moyen de se faire entendre.

Comme on pouvait s'y attendre, la direction des TPG a réfuté ces allégations et dénoncé l'apparition de nouvelles revendications. Elle a demandé l'après-midi même une conciliation auprès de la Chambre des relations collectives de travail (CRCT). Cette saisie de la CRCT, «c'est un aveu d'impuissance», a commenté Valérie Solano. Si cette démarche empêche toute mesure de lutte durant les discussions, la grève reste néanmoins en point de mire.

Yves Sancey

La Gestion du trafic sous la pression des économies



Alex Bringolf

« La charge est devenue trop lourde »

Après le regroupement de la Gestion du trafic en quatre centres d'exploitation (CE) et la poursuite implacable des réductions de personnel dans l'exploitation, avec leur projet « effort@gestion du trafic » 2016-2017, les CFF ont une nouvelle fois procédé à la suppression de 70 postes dans les quatre centres d'exploitation, accroissant ainsi la charge de travail sur les employés. Et avec « Railfit 20/30 », les CFF entendent poursuivre leurs économies sur le dos du personnel. Le point avec Alex Bringolf, ancien chef de circulation des trains, responsable sortant de la branche infrastructure chez AS.

■ **Alex, avec la suppression des postes dans la Gestion du trafic, la charge de travail a-t-elle augmenté? Et qu'en est-il du risque qu'une erreur débouche sur un accident?**

Les divers programmes d'économies ont laissé des traces derrière eux dans la Gestion du trafic. La charge de travail moyenne a été accrue sciemment pour économiser des places de travail. Les employés affectés aux centres d'exploitation et aux en-

clenchements des gares de triage sont soumis à de fortes pressions. Évidemment, ils sont tout à fait conscients des risques considérables que cela implique: dans notre job il ne saurait être question de se montrer négligent ou de prendre la sécurité à la légère. Néanmoins, et malgré toute la technologie dernier cri qui entoure la sécurité, on ne peut malheureusement jamais exclure tout à fait que, en raison de la pression des horaires et

du travail, ou en raison de la complexité des blocages et des verrouillages, un jour une notification ou un panneau de signalisation soit par exemple oublié.

■ **Quel impact la réduction du personnel de 2016/17 a-t-elle eu dans les CE?**

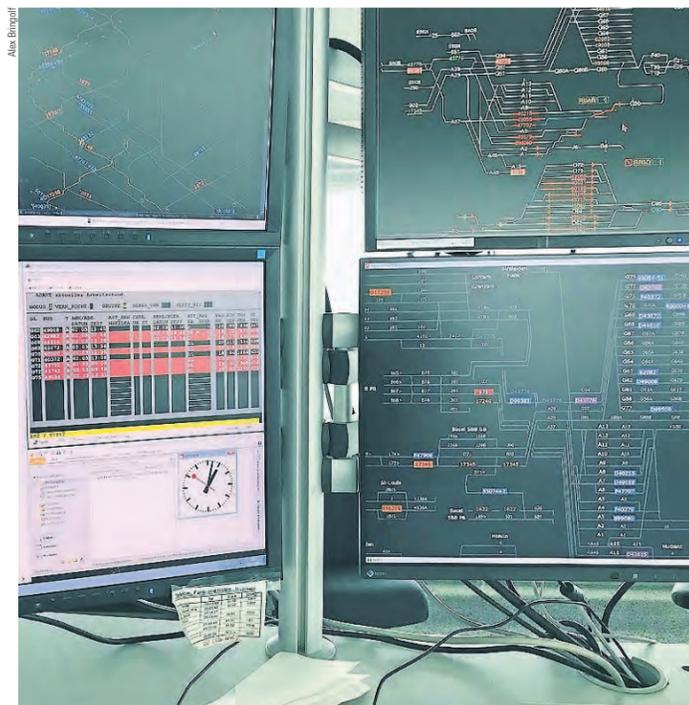
Dans chaque CE on a dissous un secteur et dispersé ces places de travail dans les autres secteurs, ce qui a permis de réaliser des économies sur di-

vers services. Comme on a attribué à chacune de ces places de travail plus de gares et de nœuds, la charge imposée aux employé-e-s a augmenté, selon les CFF en moyenne de 14,3%. On nous a dit qu'ainsi il restait encore des réserves pour gérer les perturbations. Mais aujourd'hui ce n'est plus le cas, loin s'en faut. En cas de perturbation, un renfort est certes prévu par le biais des chefs de circulation des trains « Flex ». Mais jusqu'à ce qu'ils interviennent, il y a un moment où on est d'abord surchargé. C'est de cela que l'information à la clientèle a souffert, dehors, dans les gares. Les réclamations des clients et les reportages des médias critiquent systématiquement le même manquement, à savoir le fait que les gens attendaient là, complètement désorientés, sans savoir quoi faire. Autre problème: la pression le soir, entre 20 et 22h, lorsqu'il faut garantir la sécurité simultanée de deux ou trois chantiers. Alors tu dois refiler un chantier au collègue d'à côté, et si le collègue en question est également surchargé, alors il y a un chantier qui doit attendre. Dans de telles situations, on ne peut malheureusement pas exclure qu'une erreur se produise un jour. Et désormais on peut aussi évoquer la charge

liée aux modules de formation continue mis sur pied pendant les tours de travail.

■ **Dans quelle mesure?**

Jusqu'ici, nous avions des journées d'instruction qui duraient toute la journée. Mais depuis quelques mois, ces modules qui duraient huit heures sont désormais fractionnés en modules de deux ou trois heures et incorporés dans les tours de service, ce qui permet d'économiser les journées d'instruction. Ainsi, par exemple, il y a des modules qui sont mis sur pied le matin de 8 à 11h, après l'heure de pointe, ou l'après-midi avant 16h, moment où le trafic pendulaire reprend et où l'on a de nouveau besoin de chacun à son poste de travail. Et si une perturbation survient au cours de l'instruction, on te rappelle à ta place de travail pour donner un coup de main. L'avantage, c'est qu'en cas d'urgence on a ainsi une réserve d'employé-e-s sous la main. Mais pour le personnel, c'est clairement une surcharge. En effet, jusqu'à présent nous disposions toujours, en temps normal, le matin après l'heure de pointe, d'une période un peu plus calme. Ou alors, l'après-midi, nous pouvions commencer notre service un peu plus tranquillement, avant l'heure de pointe. Maintenant,



Alex Bringolf travaillait depuis 1990 dans la gare de manœuvre de Muttenz. Voici ses souvenirs de son dernier jour de travail le 2 mars.



avec ces modules de formation, les phases de tranquillité sont de plus en plus rares.

■ **Quel est le contenu de ces formations continues? Et comment faire pour mieux les organiser?**

Le contenu des formations continues consiste, par exemple, en informations sur les nouveautés apportées aux prescriptions de circulation des trains ou aux prescriptions d'exploitation locales. Elles changent chaque année: à peine sont-elles édictées qu'elles sont suivies des premières exceptions et adaptations. Les convois exceptionnels sont également en augmentation: à la gare de triage de Bâle, nous avons deux convois de ce genre ou plus dans chaque tour de travail. La sous-fédération AS du SEV verrait d'un bon œil que l'on revienne à des journées d'instruction sur une journée entière. Cela soulagerait à nouveau un peu nos tours de travail, et nous pourrions ainsi mieux nous concentrer sur la matière dispensée dans les cours. Car si, avant l'instruction, tu as travaillé quatre heures à fond, tu manques forcément un peu de fraîcheur, et ta capacité d'assimilation en souffre. Sans compter que tu sais pertinemment qu'en cas

de perturbation tu devras être là à 100%.

■ **Rien de bien nouveau! L'examen périodique quinquennal, obligatoire pour tous les employés des CE n'en sera pas moins pénible...**

Exactement. Pas mal d'employés sacrifient leurs jours libres et/ou leurs vacances pour s'y préparer. Le SEV-AS et la commission du personnel s'investissent en faveur des employé-e-s, et de leur côté les CFF ont d'ores et déjà pris quelques mesures pour améliorer la préparation à cet examen. Il n'empêche que celui qui rate l'examen la première fois, reçoit immédiatement une menace de licenciement. C'est une pression énorme dans la perspective du nouvel examen et ça ajoute encore au stress. Sans compter que ces prochains mois, dans quelques secteurs, il y aura en plus des examens sur les compétences linguistiques. Dès le début, la sous-fédération AS du SEV a dénoncé la manière dont ces examens se déroulaient, sans parvenir à faire entendre sa voix auprès des CFF. Pour être en mesure de réussir le test, les employé-e-s concerné-e-s doivent désormais préalablement suivre un cours de langue. Sinon, même les gens qui ont grandi dans un envi-

ronnement bilingue échouent!

■ **Quel impact cet accroissement de la charge a-t-il sur les employés?**

Pour beaucoup d'employé-e-s, la charge est devenue trop lourde. On est déjà en permanence sur le qui-vive lorsque le trafic est normal, alors imaginez-vous quand survient une perturbation: on ne peut presque plus la gérer! On est au-dessus du point de rupture, et ça n'est pas bon pour la santé.

■ **Ces charges supplémentaires débouchent-elles sur une recrudescence de cas de maladie?**

Je ne peux pas l'affirmer à l'aide de chiffres, car ceux-ci ne sont publiés qu'au comptegoutte. Mais nous déplorons régulièrement des cas de maladie. Hormis l'augmentation de la charge de travail, il y a naturellement d'autres raisons à cela, par exemple la pression générale qu'impose le travail par roulement. En tout cas, le mécontentement au sein du personnel a fortement augmenté, ce qui s'explique aussi par la tendance à imposer de plus en plus au personnel des changements de dernière minute dans la planification des tours de travail. Les employés sont de plus en plus souvent appelé-e-s à faire preuve

de flexibilité, mais en revanche leurs souhaits et les objections de la commission du personnel sont balayés d'un revers de main. Dès lors il ne faut pas s'étonner si beaucoup d'employé-e-s sont mécontent-e-s, se résignent ou désertent. L'année passée et l'année d'avant, plusieurs jeunes collègues sont partis alors qu'ils avaient à peine terminé leur formation. Ils sont de plus en plus nombreux à saisir la première opportunité qui se présente. Quant aux plus âgés, comme moi, ils prennent une retraite anticipée, ce qui les dispense au moins de l'examen périodique obligatoire...

Markus Fischer/MG

CCT 2019

«Le personnel est déjà très flexible»

■ **Les CFF veulent davantage de flexibilité dans le temps de travail. Les employés de la Gestion du trafic dans les centres d'exploitation et les gares de triage manquent-ils donc à ce point de flexibilité?**

Non, ils sont déjà très flexibles. Au bout du compte, ils effectuent (certes par roulement) un travail qui les sollicite 24/24h et 7/7 jours. Et lorsque le répartiteur leur demande si, pendant une journée de libre, ils peuvent remplacer au pied levé un collègue malade, ils accep-

tent lorsqu'il y a urgence. Mais si par la suite ils ne disent pas tout de suite quand ils entendent récupérer cette journée, on leur impose d'office telle ou telle date, sans leur demander leur avis. Dans les répartitions annuelles, on a même commencé à instaurer tout bonnement des « jours de réserve » et à ne communiquer aux employés que deux ou trois mois à l'avance s'ils sont de l'équipe du matin, de l'après-midi ou du soir. Et puis on déplace les tours de service, par exemple de l'après-midi au matin, parfois

sans demander, juste comme ça. Ces procédés empêchent les employés de planifier librement leurs loisirs et rendent difficile la coexistence harmonieuse de la vie de famille et de la vie professionnelle. C'est pour quoi, si la direction des CFF entend admettre dans la CCT des dispositions dérogatoires qui autoriseraient des répartitions de travail et des modifications de tours de service annoncées dans des délais encore plus courts, nous devons nous défendre.

MFI

COMMENTAIRE

Les 3 cactus que nous décernons à Infra

1. Les économies au détriment du personnel ont des conséquences. Ainsi, lorsque les opérateurs de trafic ferroviaire, en raison d'une surcharge de travail, ne peuvent donner le feu vert à un chantier que 15 minutes plus tard, c'est une multitude de personnes et de machines très coûteuses qui restent sur le carreau pendant 15 longues minutes. L'exploitation a certes réalisé des économies, mais ce sont les

autres qui paient les pots cassés. Certes, on ne transige pas sur la sécurité (du moins on l'espère). En revanche, on fait l'impasse sur la qualité. Sans même parler de la santé et de la satisfaction du personnel. 2. A cela s'ajoute le fait que la direction a complètement chamboulé les classifications, deux fois en peu de temps, (en 2011 avec Toco et en 2016/17 avec effort@gestion du trafic). Résultat:

beaucoup de mécontentement et de promesses non tenues. 3. Aux CFF, l'exploitation s'appuyait jadis sur une solide culture d'entreprise. C'est désormais révolu; on y entend, ou on y pense trop souvent la phrase: si tu n'es pas content, tu n'as qu'à t'en aller. Ce qui explique l'augmentation de la fluctuation du personnel. **Urs Huber, secrétaire syndical SEV, responsable du dossier Infra**

Assemblée VPT de la branche bus

«La politique de l'Office fédéral des transports est fatale et contradictoire»

Gilbert D'Alessandro président central VPT



Le service public est une valeur

Les transports publics doivent faire face au glacial vent contraire de la libéralisation et traversent actuellement des temps difficiles. C'est ce qu'ont souligné d'une même voix Giorgio Tuti, président du SEV, et ses collègues de la branche Bus, réunis à Olten le 27 février pour l'assemblée de la branche. Le service public est sous pression, et le SEV entend prendre sa défense.

L'Office fédéral des transports (OFT) a opté pour la voie de la libéralisation. L'attribution de concessions pour des lignes de bus longue distance, comme celle octroyée récemment à Domo Swiss Express, accroît la concurrence faite au rail. Or, le peuple suisse a mis à la disposition des transports ferroviaires des sommes considéra-

bles. Et ces bus bon marché, qui mettent l'environnement à rude épreuve, utilisent notre réseau routier avec des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice de CCT. Le SEV entend regarder de plus près les conditions dans lesquelles ils travaillent. Lors de l'assemblée de la branche Bus du 27 février, le président de la VPT Gilbert D'Alessandro a carrément

vu rouge. «La politique menée actuellement par l'OFT est fatale et contradictoire : d'un côté le peuple suisse vote en faveur du financement de l'extension du réseau et des infrastructures ferroviaires, de l'autre l'OFT crée les conditions favorables à la mise en concurrence des chemins de fer en octroyant des concessions pour les bus longue distance. J'ai vraiment

l'impression que la direction de l'OFT déraile», a-t-il déclaré.

Comme si cela ne suffisait pas, le scandale CarPostal vient jeter un autre pavé dans la mare des transports publics. A vitesse accélérée, la droite du Parlement promeut des scénarios de libéralisation et de privatisation, comme s'il s'agissait là de la solution à tous les pro-

blèmes. «Au travers de ce scandale, on vise le service public, qui doit servir à tout le monde de la même manière, dans les centres urbains comme à la campagne», a ajouté Gilbert D'Alessandro. C'est la raison pour laquelle le service public doit être renforcé et protégé des attaques de plus en plus fréquentes dirigées contre lui. «Nous ne devons pas per-

Après 2010, le SEV lance un nouveau sondage national sur la santé du personnel roulant. Participez!

La santé du personnel sous la loupe!

Un syndicat de proximité s'occupe en premier lieu des conditions de travail. La santé est donc centrale.

Christian Fankhauser, secrétaire syndical et coordinateur des ETC a été très clair: «Le recrutement (voir en page 8) s'effectue sur la place de travail, en se préoccupant des conditions de travail. Nous savons très bien que de nos jours la pression sur le personnel s'est accentuée, les pauses sont souvent plus courtes et ces nouveaux rythmes ont évidemment un impact sur leur santé.» La santé, si précieuse pour chacun-e, est donc au centre d'un nouveau sondage. «Le sondage réalisé en 2010, a expliqué Christian Fankhauser lors de la journée de la branche bus

– fut un succès, notamment parce qu'en Suisse il n'existe aucune statistique fiable sur la santé au travail. Si bien que les résultats avaient même traversé l'Atlantique et trouvé un écho positif au Québec. Les collègues canadiens nous avaient même signifié que les soucis étaient sensiblement les mêmes.» Huit ans plus tard, le SEV et la VPT ont donc décidé de revenir à la charge pour prendre le pouls du personnel. «Les questions sont les mêmes qu'en 2010 afin de pouvoir comparer les résultats et appréhender l'évolution de l'état de santé des conducteurs et conductrices de bus», a expliqué Christian Fankhauser. Avant l'analyse des résultats, il s'agit évidemment de diffuser largement le questionnaire anonymisé et entrer en contact avec



Christian Fankhauser

les collègues pour les informer de l'importance d'y participer (ci-contre le lien pour le remplir en ligne). L'idéal serait de le compléter d'ici fin mai. Les résultats permettront donc de mieux comprendre l'état de santé du personnel roulant et de formuler de nouvelles revendications pour améliorer les conditions de travail.

Les résultats de 2010

Le sondage de 2010 avait mis en exergue que 80% des 798 participant-e-s souffraient après des journées de plus de 10 heures d'amplitude. 75% des sondés dénonçaient les difficiles conditions de circulation, toujours plus dense, et qui rend plus difficile le respect des horaires. Et pour ne rien arranger, il faut citer les chantiers qui entravent le trafic. Autre facteur de pénibilité, l'agressivité de certains usagers des transports ou de la route, cyclistes compris. Le confort du poste de conduite et la durée des tours de service influencent la santé des conducteurs et conductrices. Plus de la moitié des participant-e-s au sondage de 2010 se sont plaints de douleurs musculo-squelettiques et de stress professionnel. Un chiffre nettement su-

périeur à la moyenne (34%) constatée chez les travailleurs et travailleuses de notre pays. D'où l'importance de savoir comment se porte le personnel roulant aujourd'hui.

frg

PARTICIPE!

■ Pour participer au sondage anonyme le meilleur moyen consiste à le remplir en ligne avec le lien bit.ly/bus-fr

■ Délai: fin mai. Pour ceux qui les remplissent sur papier, il est possible de les remettre dans les secrétariats régionaux ou aux présidents/personnes de confiance des sections



Le SEV lance un nouveau sondage pour évaluer la santé des conducteurs et conductrices de bus.

dre de vue que les exigences accrues en matière de rentabilité des entreprises sont une pression qui se retourne contre nous. Quand on augmente la productivité, cela a un impact immédiat sur nos conditions de travail et sur notre santé», a-t-il poursuivi. (voir ci-contre). Il a précisé que le service public était également le garant de la cohésion nationale et que la Suisse n'était pas le seul pays où le service public était mis à mal.

Le mantra de la privatisation

Giorgio Tuti, président du SEV, est également président de la branche Rail de l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs des transports. C'est dire s'il est bien placé pour dresser un portrait de la situation générale en Europe. «En France, le président Macron entend mettre le service public sous pression. En Autriche, avec le virement politique vers la droite, les choses ne vont pas mieux. Et en Italie, l'air n'est certainement pas plus respirable», analyse-t-il. C'est pourquoi les mouvements syndicaux ont le devoir de protéger

et de défendre le service public par tous les moyens (en mai, ce sera l'un des sujets abordés à l'assemblée des délégué-e-s de l'Union syndicale suisse). «Le scandale de CarPostal va provoquer d'énormes dégâts et faire renaître le mantra de la privatisation qui, dans tous les pays où on a opté pour elle, n'a pourtant essuyé que des échecs», a expliqué Giorgio Tuti. Partout on assiste au même scénario: d'abord tout est meilleur marché, puis la qualité commence à baisser, et au bout du compte il faut tout assainir. L'exemple de Flixbus en Allemagne est patent: pour casser les reins de la concurrence, l'entreprise a baissé ses prix de manière drastique. Puis, une fois Flixbus seul sur le marché, il les a augmentés de 30%. «Pour sauver le service public, nous devrions créer des alliances politiques et ériger un mur contre les assauts de la libéralisation, qui n'améliore ni la qualité, ni la sécurité», est persuadé Giorgio Tuti. «La libéralisation n'obéit qu'à la logique du marché et ne fait que remplir les poches de managers de plus en plus cupi-

des.»

Soutien aux employés des CFF

Mais la défense du service public, avertit le président du SEV, passe également par le renouvellement de la CCT CFF et de la CCT CFF Cargo. «Comme vous le savez, les négociations sont d'une dureté inouïe, car nous nous trouvons devant

un projet de démantèlement d'une ampleur sans précédent», déclare-t-il. Vice-président de la VPT, Peter Bernet n'y va pas non plus par quatre chemins. «La CCT CFF est le modèle, la référence pour les CCT de toutes les ETC. Une seule lézarde dans ce contrat phare, et ce sont les contrats de toutes les autres entreprises

publiques de transport qui seraient mises en péril, tant ils sont souvent calqués sur la CCT CFF. C'est pourquoi, au sein de la VPT, nous devons nous montrer solidaires avec nos collègues des CFF et nous battre avec eux.»

Françoise Gehring/

RECRUTEMENT ET NUMÉRISATION: LES DÉFIS

«Je sais qu'il n'est pas évident de recruter de nouveaux membres, mais on doit mettre le paquet, parce que seul un taux d'organisation élevé nous permet de défendre au mieux nos conditions de travail.» René Schnegg, le responsable du recrutement à la VPT n'y est donc pas allé par quatre chemins. Il invite donc toutes et tous les collègues à poursuivre leur engagement pour renforcer notre organisation. Vincent Leggiero, président de la section SEV/TPG lui a emboîté le pas. Et a pris l'exemple de sa section qui vient de déposer un préavis de grève (voir en page 5). Vincent Leggiero a souligné l'importance du travail de proximité: «Cela veut dire être sur le terrain, à l'écoute des collègues et leur donner des réponses: c'est ça le syndicat. Il appartient à ceux qui le font. Il n'y a pas de recette miracle, sauf la présence constante sur la place de travail.»

Et à quoi ressembleront les places de travail à l'ère

numérique? a questionné la vice-présidente SEV Barbara Spalinger. Une question centrale si l'on pense que les syndicats se sont développés là où est effectué le travail. «A l'heure des plates-formes, du genre Uber ou Flixbus, tout est redéfini: les rapports de travail entre l'entreprise et l'employé-e, ainsi qu'entre syndicats et employé-e-s. La numérisation, ce sont aussi de nouveaux profils professionnels, nouvelles formes de production et d'organisation qui seront toujours plus individualisées. Et Barbara Spalinger de préciser: «Vous comprendrez donc qu'un syndicat se basant sur le collectif devra aussi repenser la relation à ses membres. Et il faut le faire maintenant. Les défis de la numérisation sont énormes. Nous ne voulons donc pas que de telles plates-formes, qui n'ont que peu de liens avec les transports publics, fassent de la concurrence déloyale et détruisent le système helvétique actuel.»

frg

Journée de la Branche Rail

Le personnel veut être impliqué

«La numérisation doit tenir compte des besoins des employés et des voyageurs.» Tel est le message adressé le 8 mars à Olten par l'assemblée de la branche Rail aux représentants de deux projets de mobilité 4.0.

Avec leur projet «SmartRail 4.0», les CFF, le BLS, le SOB, les RhB et l'Union des transports publics (UTP) souhaitent poursuivre l'automatisation de l'exploitation ferroviaire. Grâce aux nouvelles technologies, ils se fixent pour objectif jusqu'en 2038 de rendre le réseau plus productif, plus efficace et plus sûr, comme l'explique Daniel Schnetzer, «délégué» du projet. Grâce à une cadence des trains plus dense, la capacité du réseau en termes de sillons devrait s'accroître de 30% et la disponibilité des installations de sécurisation de 50%, car les signalisations extérieures sont appelées à disparaître. On sait que celles-ci sont sujettes aux pannes dues aux conditions atmosphériques et qu'elles doivent être entretenues à grands frais. Grâce à de nouveaux systèmes de com-



Daniel Schnetzer et Adrian Stucki questionnés par Daniela Lehmann.

munication et de sécurité, la probabilité d'une collision, déjà très faible, devrait encore baisser de 90%, surtout lors des manœuvres et des chantiers. Des postes de travail vont disparaître, notamment dans les secteurs de la protection des chantiers ferroviaires, de la régulation des trains et de l'élaboration des horaires. «Nous espérons réaliser une économie durable sur les coûts de 450 millions par année», a estimé Daniel Schnetzer. Les voyageurs seront mieux informés, en temps réel, et les débits d'information pour la téléphonie mobile dans les trains seront supérieurs. Quant à l'application ticket «Lezzgo»

du BLS, elle vise également à réaliser des économies. D'un simple mouvement du doigt sur son portable, on peut voyager à travers tout le pays et avoir l'assurance que la course à payer sera facturée au tarif le plus favorable, «au maximum le prix d'une carte journalière», précise Adrian Stucki, co-directeur du projet. Ce système améliore certes grandement le confort des clients, mais il vise aussi, concède-t-il, à supprimer la plupart des automates à billets, qui sont coûteux. Daniela Lehmann, responsable du dossier «numérisation» au SEV, a rappelé aux deux intervenants les exigences du SEV: les employeurs sont tenus

d'associer le personnel et son savoir-faire à leurs projets, de tenir compte des besoins des employé-e-s, de leur proposer des formations continues, de répercuter sur eux les gains en productivité, d'accompagner tout «changement» par des plans sociaux et d'éviter la déshumanisation des transports publics. «La numérisation nous concerne tous», a insisté Gilbert D'Alessandro, président central de la VPT.

Soutien aux tpg et aux VMCV

Le jour de l'assemblée, la section TPG a lancé un avis de grève pour le 21 mars (voir en page 5). Les plus de 70 personnes qui participaient à

l'assemblée ont donc adopté à l'unanimité un message de solidarité. Dans une deuxième déclaration, elles ont également adressé leur soutien à la section VPT des VMCV (page 4) dans son mouvement de protestation contre le manque persistant de personnel. Par ailleurs, elles ont chargé le comité de la VPT branche Rail de préparer l'intégration de la VPT branche touristique au sein de la branche Rail. Michel Jaberg (BLS), qui s'est retiré du comité de la branche fin 2017, a été remercié de son travail par un présent et longuement applaudi. Puis l'assemblée a observé une minute de silence en mémoire d'Andrea Sabetti (VPT Locarno), membre engagé du comité, qui est décédé l'été dernier. Laurent Juillerat (TransN) entre au comité, où il succède à René Tschantz (TransN). Comme son train Le Locle-Les Brenets n'a plus le droit de circuler depuis l'été passé, en raison d'une rupture d'essieux, il vient de passer son permis de chauffeur de car. Et on dit que les cheminots manquent de flexibilité!

Markus Fischer

INFO

Un consortium pour le Lac Majeur? Un bateau-fantôme...

Alors que Pâques et la saison approchent, on ne voit toujours pas trace du consortium chargé de l'exploitation de la navigation au Tessin. Le personnel en a plus qu'assez et souhaiterait pouvoir travailler. Ils avaient fixé à mardi 13 mars au soir le délai pour obtenir du concret. Sans rien de palpable, ils auront gagné Berne mercredi 14 mars (après notre délai rédactionnel) pour manifester devant le siège de l'Office fédéral des transports. Pour mémoire, le personnel de



la Société de navigation du Lac Majeur avait été licencié l'été dernier et avait fait la grève durant 20 jours. Six mois plus tard, ils attendent toujours de pouvoir quitter le

chômage. La ministre Doris Leuthard estime que la Confédération n'a pas à garantir des liaisons sur le lac Majeur. Un avis que ne partagent pas les matelots.

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 REMPA au 24.10.2016 **Editeur:** SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, 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, fax 031 357 57 58

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, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-presse: 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 6 avril 2018

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 29 mars à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 27 mars à 10h

Réforme de l'AVS

Relevons les rentes!

La nouvelle réforme de l'AVS devrait être financée par une hausse de TVA de 1,7% au plus. Le Conseil fédéral a fixé le 2 mars les grandes lignes du projet. Il tient à faire travailler les femmes jusqu'à 65 ans, mais avec des compensations. L'USS se montre sceptique.

L'Union syndicale suisse (USS) rappelle que les rentes du 2e pilier baissent. Et une part toujours plus grande de l'AVS sert à payer les primes-maladie et les dépenses de santé. «Tels sont les grands problèmes de la prévoyance vieillesse suisse. Les

grands axes fixés par le Conseil fédéral n'y répondent pas.» Pour l'USS, c'est quand même une bonne chose que le Conseil fédéral propose un financement supplémentaire de l'AVS plus conséquent que Prévoyance vieillesse 2020. Cela donnera plus de marge à l'AVS et réduira la pression sur les prestations. L'USS préfère toutefois une augmentation des cotisations salariales à une hausse de la TVA. Pour l'USS, il est clair que les problèmes actuels de la prévoyance vieillesse ne pourront être résolus qu'en augmentant les rentes AVS. L'USS refuse le relèvement de l'âge de la retraite des femmes à 65 ans. Le Conseil fédéral mettra le projet en consultation à la fin de cette année. **USS**

Concessions pour les bus longue distance

Le Conseil national ne protège pas le trafic grandes lignes

Le SEV regrette que le Conseil national ait rejeté la modification de la Loi sur le transport de voyageurs, art. 9, au sujet des conditions d'octroi des concessions pour les lignes nationales de bus longue distance.

Le 27 février, le Conseil national a rejeté la modification de la Loi sur le transport de voyageurs, art. 9, malgré la recommandation de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national. Le SEV regrette cette décision, car le Parlement a loupé une chance de protéger le trafic grandes lignes suisse qui fonctionne avec succès, ainsi que les conditions de travail dans ce domaine.

La modification prévoyait que les offres de transport bénéficiant d'une concession de la Confédération ne puissent pas être soumises à la concurrence à cause de concessions octroyées pour des lignes nationales de bus longue distance mais qu'elles soient au maximum complétées de manière ponctuelle. «Le succès du système suisse du trafic grandes lignes se base sur une coopération qui prévoit que les lignes non rentables soient subventionnées par les bénéficiaires tirés des lignes plus rentables, ceci afin de garantir une couverture de tout le territoire national par le trafic grandes lignes», explique Barbara Spalinger, vice-présidente SEV. «Ce système est maintenant mis en péril car en situation de concurrence, seules les lignes rentables suscitent de l'inté-

Journée internationale

«L'égalité maintenant!»

Le 8 mars, les femmes ont manifesté leur ras-le-bol face aux inégalités salariales. Une journée placée sous le slogan: «L'égalité salariale, maintenant!»,

Au centre des critiques, la décision du Conseil des États de renvoyer aux calendes grecques des mesures efficaces de lutte contre les inégalités de salaire entre femmes et hommes.

A Berne, environ 1 000 femmes ont manifesté à midi contre cette tactique dilatoire inacceptable qui a pour seul but de cacher que la majorité de la Chambre des cantons veut surtout ne rien entreprendre contre la discrimination salariale persistante des femmes. L'approche volontariste est inadéquate, comme l'échec du Dialogue sur l'égalité des sa-

laire l'a montré, une petite dizaine d'entreprises seulement ayant fait contrôler dans ce cadre leurs structures salariales sous l'angle de la discrimination des femmes. La secrétaire syndicale du SEV en charge de l'Égalité, Lucie Waser, a pris le micro. 37 années après que les Suissesses et les Suisses eurent inscrit dans la Constitution fédé-

rale le principe du «salaire égal pour un travail de valeur égale», il est plus que temps que la révision en cours de la loi sur l'égalité prévienne des contrôles obligatoires et des instruments de mise en œuvre de l'égalité salariale. Dans un pays où 7,3% des écarts ne s'expliquent pas. On en reparle le 1er Mai. **USS**



Lucie Waser avec un «Pussy-hat» à Berne.



Anja Meierhans, Brigitte Fanjak et Janine Truttmann du SEV.

rêt.» Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et présidente de la CTT-CN est inquiète: «Il faut maintenant faire très attention. Nous ne devons pas jeter nos transports publics en pâture à la concurrence car ce sont les

conditions de travail et le service public qui seront alors mis sous pression». Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et également membre de la CTT-CN est d'accord avec elle: «A l'avenir nous ne voulons pas d'une pseudo-concurrence

aux frais du contribuable et aux dépens des conditions de travail des employés!» Il faut maintenant attendre la décision du Conseil des États. **SEV**



Domo a lancé son offre de bus longue distance.

■ Commission centrale LPV

La LPV veut se moderniser

La modernisation de la LPV est en marche. Lors de la dernière retraite de la commission centrale de la LPV, les dossiers stratégiques ont été abordés en présence du responsable du recrutement Christoph Erker.

En ligne de mire, l'assemblée des délégués de la LPV du 16 mai à Bellinzzone. Les requêtes et propositions émanant des sections ont fait l'objet d'un premier débat. En mars, nous présentons nos recommandations au comité central et aux représentants des sections.

En décembre, la LPV est intervenue auprès de la division P des CFF, car des itinéraires de déviation ne font pas l'objet d'une formation, comme le stipulent les conditions de travail Infra. Dans la réponse que nous avons re-

çue début février, on nous rend attentifs aux frais. C'est pourquoi la division P des CFF clarifiera désormais avec CFF Infra quels seront désormais les tronçons que les mécaniciens de locomotive auront vraiment le droit d'emprunter sans avoir reçu d'information préalable. On tend vers une «qualification minimale» des listes actuelles, et nous nous attendons à y être associés.

La CoCentr de la LPV continue de constater que, sur la question des frais inhérents au lieu de travail et aux repas de midi figurant dans les contrats d'engagement des candidats au poste de mécanicien de locomotive, aucune solution conforme à la CCT n'a encore été présentée du côté de la ZF, même en deuxième lecture. Une prochaine séance se déroulera en mars à ce sujet.

Nous avons également apprécié le débat du 12.2.18 sur le logi-

ciel de planification Sopre. La manière de communiquer fort divergente choisie ensuite par les CFF et les syndicats en dit long sur le sujet. Il est également à noter que ces problèmes d'outils de planification ont également eu pour effet d'entraîner des exigences de la part des CFF dans le développement futur de la CCT. Contrairement à d'autres secteurs, ici il n'est pas interdit que la numérisation coûte beaucoup d'argent. Les chemins de fer rhétiques (RhB) se trouvent également à l'aube de négociations sur la CCT de l'entreprise, et nous sommes curieux de voir à quoi ressembleront les exigences et les idées de cette entreprise, d'autant plus que la LPV RhB exige enfin des BAR. Au BLS, nous apprenons entre autres la nomination d'un nouveau collaborateur cadre chargé de «projets axés sur l'acquisition de trains grandes lignes». Dès lors, nous

nous demandons si le BLS dispose déjà d'informations émanant de l'OFT concernant l'attribution de la concession sur le trafic grandes lignes.

Depuis pas mal de temps des membres réclament une modernisation du site web de la LPV, une meilleure utilisation des nouveaux médias et une refonte de notre logo, qui a pris de l'âge. Le SEV est actuellement en train de repenser ses canaux d'information et nous a invités à profiter de la dynamique. C'est ce que nous allons faire: nous avons d'ores et déjà élaboré quelques premiers concepts pour notre nouveau logo et développé des idées pour notre site web. En mars, nous serons en mesure de présenter nos premiers résultats à nos sections, et nous espérons que ceux-ci seront approuvés lors de l'assemblée des délégués de la LPV.

■ CoCentrale RPV

Dernières nouvelles!

Le rapport annuel de la Sous-fédération RPV sera envoyé ces prochains jours. Le CC a demandé à l'administration fiscale le remboursement de l'impôt anticipé de 283 fr. 53. La facture concernant la dernière séance de la CG en janvier est arrivée. Elle se monte à 1752.60 francs. La liste des cotisations 2018 des membres de la section a été établie. Les cotisations sont les suivantes: 3 fr. pour la sous-fédération et de 4 à 10 fr. pour les sections. Est arrivé le bilan de la RPV Basel. Streuli Willi de la section Zurich est malheureusement décédé le 18 janvier.01.2018. Nous adressons nos sincères pensées à sa famille. Les négociations CCT sont en cours (voir en pages 2 et 3). Le projet-pilote en faveur de gares non fumeur a débuté dans les gares suivantes: Bâle, Yvonand, Zurich Stadelhofen, Bellinzzone, Coire et Neuchâtel.

Fabbio Winiger

Section LPV BLS

La concurrence, un leurre

La section LPV BLS s'est réunie en assemblée générale le 28 février, à l'hôtel Bern. Giorgio Tuti, président du SEV, était également de la partie pour évoquer les concessions de lignes longue distance.



Giorgio Tuti.

La section LPV BLS a été fondée en 2016 et elle est née de la fusion de trois sections. Il s'agissait donc de la première assemblée générale régulière de cette nouvelle entité.

Invité à l'assemblée, le président du SEV Giorgio Tuti a d'abord évoqué ses premières expériences en tant que président de la branche Chemins de fer de l'European Transport Federation (ETF): «Partout où je vais, que ce soit à Bruxelles, en Allemagne ou en Autriche, je n'entends que des louanges sur le système suisse de transports publics, qui passe pour l'un des meilleurs du monde.» Mais cela ne va pas de soi. «Notre système de transport longue distance repose sur un système coopératif: il ne fonctionne que si les parties concernées travaillent ensemble, et non les unes contre les autres», a-t-il déclaré. C'est pourquoi le SEV ne prend pas position

pour ou contre tel ou tel chemin de fer, mais plaide pour un service public fort et commun. S'appuyant sur l'exemple de Flixbus, Giorgio Tuti a expliqué où peut mener une ouverture du marché. «Avec son dumping sur les prix, Flixbus a instantanément écarté du marché tous les autres prestataires. Et maintenant qu'elle est devenue leader du marché, l'entreprise peut tranquillement augmenter ses prix». Au bout du compte, la concurrence n'a rien apporté à personne: ni aux employés, ni aux clients.

■ Débats animés

Par ailleurs, la modification du règlement sur les pauses a donné lieu à de vifs et longs débats. Hansruedi Schürch, président central de la LPV, a effectué de très intéressantes comparaisons avec les CFF. Le rapport de gestion a été approuvé.

kt/mg

■ Comité central ZPV

Répartitions contestées!

La séance de février du Comité central s'est tenue sous le signe des négociations CCT CFF et des nouveaux processus de répartition.

La ZPV est en vie. On a pu le constater à l'occasion de la présentation de Daniel Zwahlen et d'autres collaborateurs de la Répartition, venus expliquer justement le nouveau processus de répartition que les CFF souhaitent introduire. Malheureusement cet éclairage n'amène rien de bon, et les répartiteurs sont repartis avec un message clair de notre part: nous ne sommes pas d'accord avec ce mode de répartition, dont les CFF sont les seuls à profiter. Le personnel a tout à y perdre et subira d'importantes contraintes dans la planification de son temps libre. Ce sera donc sans nous! La présentation a été suivie par un débat intense durant lequel le CC a relevé les nom-

breux désavantages de ce projet. Nous partons du principe que nos remarques parviendront aux oreilles des CFF et que ceux-ci repenseront leur processus de répartition. Notre proposition d'instaurer des journées «joker» a été rejetée sans même être discutée, alors qu'elle va pourtant dans le sens des CFF. De combien de flexibilité la Gestion du trafic a-t-elle besoin exactement? Jusqu'où la flexibilité est-elle applicable dans la planification et la répartition? Jusqu'ici, personne n'a encore répondu à ces questions.

Côté CCT, les CFF n'ont qu'une idée en tête, affaiblir le personnel. Ils veulent seulement prendre, sans rien donner. Nous ne le permettrons pas. Les négociations suivent leur cours, et d'autres informations du SEV vous parviendront bientôt à ce sujet. Quant aux rapports émanant des régions, d'importants points ont été soulevés qui font l'objet d'un suivi.

Roger Tschirky

Pensionné-e-s

Mardi 20 mars ■ **PV Fribourg**

14h30
NH Fribourg
Hôtel
Grands-Places 14

Assemblée de printemps

Ordre du jour statutaire, avec, notamment, une élection complémentaire au comité. Vivian Bologna, parlera de l'avenir de la communication au SEV. Comme de coutume, les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues. **Le secrétaire**

Mercredi 28 mars ■ **PV Vaud**

Salle du Cazard,
Pl. du Marché 15,
Lausanne
(5' de l'arrêt du
M2, Riponne-Bé-
jart)

Assemblée des membres

Chères et chers collègues, nous vous invitons à participer nombreux à notre assemblée générale 2018. Après l'hommage aux disparus, nous passerons à l'ordre du jour statutaire avec, en particulier, le bouclage des comptes 2017, le rapport du président, et la désignation des délégués à l'AD PV. Après une courte pause, nous aurons le plaisir d'accueillir, Monsieur Gratier, lequel nous présentera l'institution Pro Senectute, son organisation, ses missions et son utilité pour nous les pensionnés. Venez nombreux. **Le comité**

14h

Mardi 10 avril ■ **PV Genève**

14h30, Université
Ouvrière de Ge-
nève, place des
Grottes 3

Assemblée générale

Vous êtes cordialement invités et invitées à l'AG. Ordre du jour statutaire, discussion et approbation des divers rapports. Election d'un membre au comité et d'un membre à la Commission de gestion. Après un tour de l'actualité syndicale, nous boirons le verre de l'amitié. Venez nombreux, c'est toujours un bon moment d'amitié et de camaraderie. **Le comité**

■ **PV Neuchâtel**

«Il faut un SEV fort et déterminé»

Lors de l'assemblée du 6 mars 2018, le président Yvan Renevey déplore une fois de plus l'échec de la votation sur la prévoyance vieillesse. Comme il fallait s'y attendre, c'est un projet encore moins favorable aux futurs retraités qui est proposé. Sur le plan des FVP, au vu de leurs réactions, nos membres n'ont toujours pas digéré la disparition du Railchèque et la fiscalisation des AG FVP. Malgré 14 décès, l'effectif de la section n'a diminué que de 10 membres. Mais le vieillissement se poursuit: 19,8 % de nos membres sont nonagénaires. Des problèmes de santé ont contraint Daniel Graz à interrompre son activité après 16 ans au comité de la PV suivis de 8 ans comme visiteur des malades et jubilaires. Nous lui témoignons notre reconnaissance. En conclusion du rapport, il

est encore souligné l'importance de rester au SEV au moment de la retraite. En raison des festivités du 100ème anniversaire de la section, les comptes présentent, comme prévu, un déficit de 1473 fr.

Dans son tour d'horizon de l'actualité, le président évoque les dures négociations de la future CCT, l'annonce difficilement compréhensible des suppressions de postes chez CFF Cargo, l'affaire Car postal qui nuit à l'ensemble du service public et, enfin, l'octroi d'une concession pour les bus à longue distance de Domo Reisen qui va à l'encontre d'une politique des transports cohérente. L'accumulation de ces informations choquantes pour nous autres, cheminots retraités, souligne l'importance d'un SEV fort et déterminé. **RY**

Décès

Boillat Germain, Courchavon; décédé dans sa 82e année. PV Jura.

Bruchez Floride, Chamoson; décédé dans sa 83e année. PV Valais.

Frey Rodolphe, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 96e année. PV Vaud.

Froidevaux Daniel, Biel/Bienne; décédé dans sa 58e année. AS Ouest.

Fuerst Henri, Blonay; décédé dans sa 95e année. VPT TL.

Glayre Marceline, veuve de Paul, Orbe; décédée dans sa 86e année. PV Vaud.

Ischi Jean-Pierre, Echichens; décédé dans sa 78e année. PV Vaud.

Locher Franz, Gampel; décédé dans sa

87e année. PV Valais.

Mugnaio Janet, Viry; décédée dans sa 46e année. VPT TPG.

Oggier Alphonse, Martigny; décédé dans sa 93e année. PV Valais.

Pittet Jacqueline, veuve de Bertrand, Versoix; décédée dans sa 90e année. PV Vaud.

Ribotel Gaston, Belfaux; décédé dans sa 73e année. PV Fribourg.

Schmidhalter Siegfried, Brigue; décédé dans sa 92e année. PV Valais.

Zappellaz Paul, Glis; décédé dans sa 93e année. PV Valais.

Sections

Judi 22 mars ■ **ZPV Bienne**

Assemblée générale

17h à la salle de la Geno à Nidau. Nos collègues retraités sont également les bienvenus.

Vendredi 23 mars ■ **TS Romandie**

Assemblée générale

18h
Restaurant Le
Tempo, Quai de
la Thièle 3
Yverdon-les-
Bains

Tous nos membres sont cordialement invités à notre assemblée générale. Notre président central, Claude Meier ainsi que René Zürcher, secrétaire syndical SEV seront présents. L'assiette et le verre de l'amitié vous seront servis au terme de l'assemblée. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux et sur le site internet de notre sous-fédération (www.sev-ts.ch -> Romandie). Prière de s'inscrire auprès de notre secrétaire Valérie jusqu'au 16 mars. Tél. 079 332 49 70 (dès 17h) ou e-mail val.chuard@gmail.com

Votre comité

Lundi 26 mars ■ **VPT Lac Léman**

Assemblée générale

16h15
Chantier naval
CGN
«Simplon»

«Chères et chers membres, la section VPT-Lac Léman vous convie à son assemblée générale ordinaire de printemps. En se réjouissant de vous y rencontrer nombreux, nous vous adressons nos meilleures salutations. L **le comité**

Samedi 7 avril ■ **TS Mittelland**

assemblée de printemps

9h30
Hôtel Bern
Zeughausgasse 9
Berne

Aroldo Cambi, membre SEV du Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF en donnera des informations. Pour les actualités syndicales ce sont le secrétaire syndical SEV Jürg Humi et le président de l'Union syndicale bernoise Corrado Pardini qui prendront la parole. Au terme de l'assemblée, un repas convivial. Ce sera la dernière assemblée du président Beat Jurt sein, parti à la retraite le 1.9.2017. Inscriptions auprès de Beat Jurt b.jurt@bluewin.ch ou 0797386686 jusqu'au 2 avril 2018. Les retraité-e-s sont aussi bienvenus.

■ **Commission centrale TS**

2017 fut difficile mais bien gérée

La commission de gestion (CG) a examiné en détails le déroulement des affaires 2017 ainsi que la caisse de la sous-fédération TS. La CG considère que l'année 2017 a été très intense pour la commission centrale et le comité central. En particulier les nouveaux profils professionnels à P-OP-ZBS / Kaizen / FZI & MLO ont nécessité des ressources, pour exemple, rappelons-nous la fructueuse récolte de signatures pour la pétition contre les rétrogradations dans le niveau d'exigences. La complexité des affaires et des projets demande toujours plus de ressources et de savoir-faire. Pour cette raison, la CG loue son bon déroulement et mentionne les divers succès obtenus par la sous-fédération pour le bien de ses membres et du personnel. Après examen de la caisse, on peut dire que la sous-fédération a des bases bien saines, grâce à une administration des finances économe. Le budget à venir fait également bonne impression. La CG remercie notre caissier Kurt Wyss pour son travail soigné et nous recommande de continuer avec le même élan aussi pendant cette année et de traiter les affaires avec la même persévérance. Les négociations CCT CFF/CFF Cargo ont

débuté (voir les précédentes éditions de contact.sev et en pages 2 et 3).

Le paquet des CFF n'est qu'économies. La communauté de négociations a posé les revendications suivantes pour la CCT 2019:

- amélioration de l'évolution salariale, avant tout pour les jeunes collaborateurs
- protection de la santé pour le personnel au vu des nouvelles formes numériques de travail
- amélioration de la durée du travail pour augmenter la qualité de vie
- meilleures prestations sociales concernant la conciliation entre vie privée et vie professionnelle

Le SEV a également déclaré clairement aux représentants de l'employeur que les thèmes suivants ne sont pas négociables:

- la protection contre le licenciement
- et les garanties salariales sont intouchables

Nous allons, avec le SEV, vous tenir informés constamment, de manière ouverte et transparente, durant les négociations CCT.

La prochaine séance de la commission centrale a lieu le 16 avril 2018.

Service de presse SEV-TS

Angle droit

Maladie ou accident? La loi protège mieux le patient, mais...

Depuis que Werner a pris sa retraite pour raison d'âge, il améliore le budget de son ménage en exerçant le job de distributeur de journaux, à temps partiel. Un dimanche matin, par un froid sibérien, le voilà en train de monter les escaliers qui mènent jusqu'à une villa, les journaux sous le bras, lorsqu'il perd l'équilibre sur les marches verglacées. Il essaie d'amortir sa chute en étendant les bras, mais en vain : il chute de tout son poids sur le sol gelé.

Werner pense d'abord qu'il va s'en tirer avec quelques contusions. Mais il a beau ménager son épaule et l'enduire de pommade, les douleurs ne s'atténuent pas. Il est obligé de s'adresser à un spécialiste. Une IRM révèle des déchirures partielles, aussi bien musculaires

que ligamentaires, tout autour de l'articulation de l'épaule. Voilà qui explique les vives douleurs qu'il a ressenties jusqu'ici. Quelques jours après le diagnostic, une intervention de chirurgie mini-invasive règle le problème: les tissus sont remis en place. Aujourd'hui, Werner a retrouvé l'usage normal de son épaule et il ne ressent plus aucune douleur. Du strict point de vue médical, l'histoire pourrait se terminer ici. Mais du point de vue juridique, elle ne fait que commencer, car l'assurance-accident de Werner refuse de prendre les coûts à sa charge.

L'assurance-accident décline Pour fonder sa décision, l'assureur s'appuie sur l'avis du médecin d'arrondissement, qu'il a mandaté pour analyser l'IRM. Ce médecin établit en effet avec certitude que les déchirures musculaires et ligamentaires ne résultent pas de la chute, mais d'une altération

pathologique, c'est-à-dire dégénérative des muscles et des ligaments enveloppant l'épaule. A un âge avancé, beaucoup de gens souffrent d'altérations dégénératives des tissus de l'épaule, qui provoquent souvent des déchirures spontanées dans les tissus. Dans le cas présent, il n'est donc pas établi que l'accident soit la cause de la blessure. Par conséquent l'assureur se déclare libéré de toute obligation de prestation envers l'assuré. Werner est donc prié de se faire rembourser ses frais par son assurance-maladie. Celle-ci réagit sans délai et fait savoir à Werner, par courrier, qu'on se trouve de toute évidence en présence d'un accident. Et elle renvoie Werner à son assurance-accident, qui est compétente en l'espèce. Comme le montre l'exemple fictif que nous venons de décrire, toute la question tourne autour de la cause de la lésion corporelle: résulte-t-elle de l'accident ou d'une altération dégéné-

ative? Du point de vue du droit des assurances, la réponse est déterminante, car les prestations comparativement généreuses de l'assurance-accident ne sont versées que si l'accident est effectivement la cause de la lésion. Du strict point de vue médical, ce cas pose de délicates questions de délimitation, surtout chez les personnes d'un certain âge. Et cela vaut tout particulièrement pour les frais de soins médicaux résultant de déchirures des ligaments et des muscles. L'assurance-accident et l'assurance-maladie se refilent alors le malheureux assuré comme une patate chaude.

La preuve sur le dos de l'assurance

Le législateur a pris conscience du problème et, dans la dernière révision du droit de l'assurance-accident, a tenté de désamorcer le conflit en créant ce que l'on appelle une présomption légale. Dans les cas de déchirures ligamentaires ou

musculaires, l'assurance-accident ne peut se sentir libérée de l'obligation de prestation que si elle parvient à prouver que la lésion corporelle, selon toute probabilité, «est due de manière prépondérante à l'usure ou à une maladie» (Art. 6, alinéa 2 LAA). En d'autres termes, ce n'est pas à l'assuré d'apporter la preuve que sa déchirure ligamentaire ou musculaire résulte de l'accident. Dans ce genre de lésion, la présomption légale impose donc à l'assurance-accident l'obligation de fournir les prestations auxquelles elle est tenue, et seule une contre-preuve concluante est à même de réfuter cette présomption. Cette nouvelle disposition légale est en vigueur depuis une année. Apportera-t-elle effectivement la clarté juridique voulue dans ces questions de délimitation, ou ne fera-t-elle que susciter de nouvelles questions d'ordre médical ou légal? Il est encore trop tôt pour le dire.

L'équipe de la protection juridique

■ Luc Joulet, réalisateur de films sur le travail

Transport cinématographique en commun

Comment montrer le travail à l'oeuvre et l'oeuvre du travail notamment sur les cheminots? Regardez les films de Sébastien Jousse et Luc Joulet!

«Parfois, même comme syndicaliste, on ne sait pas ce que c'est le travail des personnes que l'on défend. Ce n'est d'ailleurs pas si simple d'expliquer son travail» relève Valérie Solano dans son introduction. «Quand j'ai découvert les films de Jousse et Joulet, je me suis dit : leur démarche - filmer le travail et qu'est-ce que ce regard dit du travail - est vraiment formidable et elle est à partager». C'est pourquoi Luc Joulet, réalisateur de films,

était l'invité de la Conférence des sections du 20 février dernier. Il est venu présenter son travail et sa démarche depuis trois films avec son compère Sébastien Jousse qui ne pouvait être présent. «Les Réquisitions de Marseille» (2006), «Cheminots» (2009) et «C'est quoi ce travail?» (2017). Trois manières de documenter depuis plus de 15 ans le travail et les luttes au travail. Au plus près. Dans les gestes, dans les corps, dans les têtes. Pour montrer cela, les deux cinéastes ont développé au fil des ans une démarche originale. Pendant des mois, ils ne filment pas les travailleurs mais les observent. Ayant gagné leur confiance, ils peuvent alors les filmer en se faisant oublier. Et le lende-

main, ils débriefent, juste avec le son. La parole - la voix intérieure - sur les images tournées au travail la veille se renforcent mutuellement pour révéler ce qui se passe par exemple pour un cheminot. Ils filment le travail en train de se faire et ce qui l'en empêche. Le film «Cheminots» raconte l'effrayante mutation que subit actuellement la SNCF : comment arriver à faire son travail quand on a besoin des collègues et que les liens se rompent, les collectifs sont cassés. Leur démarche prend du temps, souvent plusieurs années. Les projets naissent de rencontres comme avec Raymond Aubrac, grand résistant, qui parlait dans ses mémoires d'une histoire oubliée, l'auto-gestion du port de Marseille



Luc Joulet présente au SEV son dernier film : «C'est quoi ce travail ?»

entre 1944-48 par 15'000 ouvriers. Retrouver les témoins. «Remettre les mémoires en mouvement et éclairer notre présent» dit Joulet. Leurs films sont faits pour être vus. En salle notamment. Le cinéma se rapproche du train, dit Joulet, citant Godard : «ils sont tous les deux des transports en commun». Ou à revoir en DVD, en les commandant sur: www.shellac-altern.org.



CFF Cargo transfère les marchandises vers la route en voulant fermer 170 des 344 points de desserte

800 postes à la trappe chez Cargo

CFF Cargo projette une coupe sombre dans son personnel et dans le trafic de marchandises par wagons isolés et groupes de wagons. Il s'en prend ainsi à son personnel et favorise le transfert des marchandises vers la route. La direction des CFF attaque simultanément la protection contre les licenciements inscrite dans la CCT, faisant preuve d'une absence de fibre sociale que le SEV juge totalement inacceptable.

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV en charge du dossier Cargo, critique la suppression brutale de centaines de postes de travail. Il s'agit là d'un mauvais calcul. « Les dernières réorganisations n'ont pas encore toutes été mises en place qu'elles conduisent déjà à des restrictions de personnel et des situations précaires. L'insécurité au sein des employés est énorme, beaucoup d'entre eux tra-

vailent à la limite, ou l'ont déjà dépassée. Les exigences monstrueuses avancées par les CFF lors des négociations sur la CCT ne sont rien d'autre qu'une attaque supplémentaire contre le personnel. Elles risquent de déboucher sur des mesures de lutte dictées par la colère ».

La direction des CFF dramatise

La direction des CFF justifie cette suppression massive de postes de travail et de points de desserte par le déficit enregistré par Cargo en 2017 et le « recul accéléré » de la demande en transport de marchandises par wagons isolés. Elle oublie de préciser qu'elle a elle-même contribué à ce recul en planifiant de manière désastreuse le début de son nouveau trafic de marchandises par wagons complets (TWC17) en décembre 2016, avec à la clé d'innombrables pannes. Celles-ci ont indisposé les clients et nécessité en permanence des mesures d'urgence et des corrections qui ont augmenté les dépenses, tandis que le chiffre d'affaires chutait. « Si les employés n'avaient pas fait preuve d'autant d'engagement et de flexibilité pour éviter le pire, les CFF

auraient perdu encore plus de clients. Et aujourd'hui c'est le personnel qui devrait payer les erreurs de la direction », constate Philipp Hadorn. Il estime que le TWC a également souffert de la fermeture, durant plusieurs semaines, de l'axe nord-sud de la vallée du Rhin, à la hauteur de Rastatt (D), un incident que nul ne pouvait prévoir. Quant à la correction de valeur de 189 millions, elle suscite des interrogations sur la transparence de CFF Cargo en matière de comptabilité.

« Ajoutés les uns aux autres, même les plus petits points de desserte contribuent au soulagement de tout le système TWC. C'est leur fermeture systématique ces dernières années qui a amorcé la spirale vers le bas », a poursuivi Philipp Hadorn, pour qui le démantèlement des capacités est une erreur stratégique d'autant plus grave qu'on s'attend à une hausse de 45% du trafic marchandises d'ici 2040. C'est également une erreur en matière de politique des transports, puisque les CFF abandonnent le trafic marchandises à la route, au mépris de la volonté réitérée du peuple suisse de privilégier

le transport par le rail. Le SEV demande donc à CFF Cargo de chercher des solutions pour empêcher ce transfert du rail sur la route, quitte à s'écarter, si nécessaire, du principe de rentabilité, mais pour le plus grand bien de la population et de l'environnement.

Combat sur le terrain politique

En tant que conseiller national, Philipp Hadorn s'oppose au démantèlement de Cargo également sur le plan politique. Il a

lancé une motion dans ce sens signée par 91 de ses collègues du National. Elle charge le Conseil fédéral de « s'assurer que les CFF et CFF Cargo ne procéderont à aucune orientation stratégique concernant le futur de CFF Cargo jusqu'à ce que son conseil d'administration, présidé par une personne indépendante, ait développé une nouvelle stratégie qui assure à l'entreprise un développement durable ».

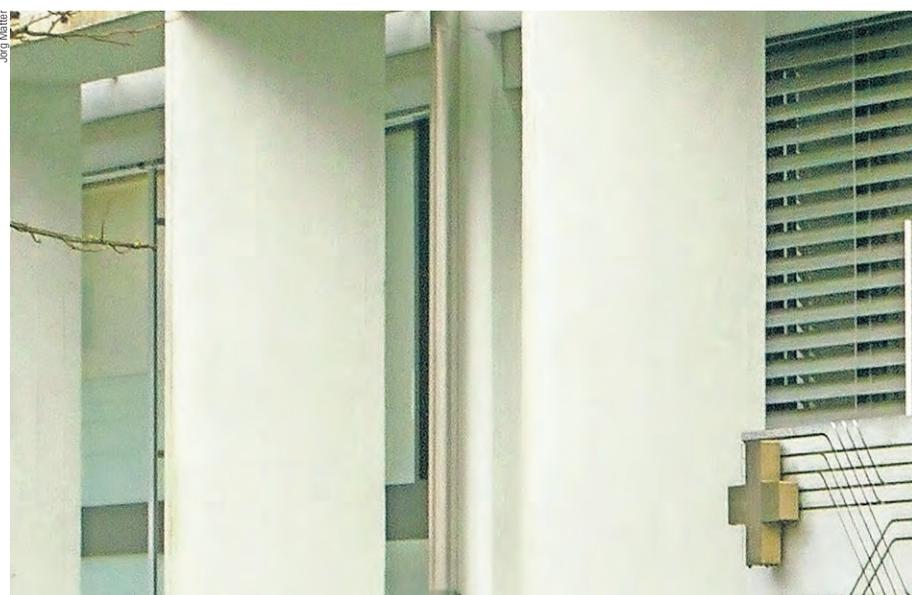
Markus Fischer/MG

LES CHIFFRES DES CFF

Cargo entend supprimer, d'ici fin 2020, 330 des 2200 postes de travail: 150 dans le secteur des manœuvres, 100 dans l'administration et 80 dans le personnel des locomotives. Ce « programme d'assainissement » est censé remettre CFF Cargo dans les chiffres noirs. Entre 2021 et 2023, 470 places de travail supplémentaires devraient passer à la trappe, grâce aux projets de numérisation. La suppression de 800 postes de travail d'ici 2023 est jugée « socialement acceptable », car 750 d'entre eux concernent des « fluctuations naturelles », notamment les mises à la retraite, estime l'entreprise. Les CFF ont justifié ainsi leur cure d'amaigrissement: une perte d'exploitation de 37 mio de francs en 2017, malgré 8 mios de bénéfice avec Cargo International. Sur le plan suisse et par rapport à 2016, l'entreprise a accusé une baisse de 4,1% de wagons en trains complets et de 14,5% dans le trafic de marchandises par wagons isolés. C'est ce dernier segment qui a accusé le recul le plus net et le plus rapide, soumis à la forte concurrence de la route. D'ici 2023 seront analysés 170 des 344 points de desserte qui ne gèrent en moyenne que deux wagons par jour.

Fi/MG

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



Le concours de **contact.sev**

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

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera **40 fr. de bons Reka**.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 2:

La photo montrait la gare de Münchenwiler-Courgevaux. Photo plus grande à voir sur : www.sev-online.ch.

Le sort a désigné **Laurent Lambert, Farvagny. Membre VPT tpf Rail**.

Il gagne un stylo Caran d'Ache.

Conditions de participation

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

Par e-mail Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse à : mystere@sev-online.ch

Sur Internet Rendez-vous sur notre site 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 28 mars.

C 5/6 Elefant

Tirage limité à 4'990
exemplaires seulement

LA MONTRE QUI FAIT REVIVRE L'HISTOIRE DE LA LOCOMOTIVE!



CHAQUE MONTRE
EST UN OBJET
UNIQUE:



Les numéros ont été gravés individuellement au dos. De cette façon, chaque montre est un objet unique

La montre "C 5/6 Elefant" vous sera livrée dans un précieux écrin, avec un certificat d'authenticité.

Garantie de reprise de 120 jours

Diamètre: 4 cm
Étanche jusqu'à 5 bar

BON DE COMMANDE EXCLUSIF Répondez avant le 23 avril 2018

N° de référence: 59216 / 578-WAT01.01

"C 5/6 Elefant" - L'édition spéciale exclusive

Oui, je commande la montre mécanique

Je désire une facture totale mensualités

Nom/Prénom À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

E-mail

Signature

Téléphone



A retourner à: **The Bradford Exchange, Ltd.**
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

- 1 Le bracelet en cuir de grande valeur achève à la perfection ce souvenir
- 2 Le boîtier simple mais robuste a été fabriqué en très bel acier inoxydable
- 3 La silhouette d'une C 5/6 avec tender à charbon et l'inscription C 5/6 Elefant forment le centre du cadran
- 4 L'ouverture raffinée offre un aperçu intéressant sur le mouvement horloger mécanique
- 5 Les années historiques informent sur l'année de construction et la mise hors service de la C 5/6

La C 5/6 surnommée "Elefant" fut construite spécialement pour la mise en service du Gothard comme locomotive à vapeur de train de marchandises. C'est ainsi qu'elle devint l'une des locomotives les plus légendaires de l'histoire du chemin de fer suisse. Pour cette raison, nous vous présentons aujourd'hui une montre dans laquelle "l'esprit" de cette locomotive historique est mis en valeur de façon authentique.

La montre mécanique "C 5/6 Elefant" est limitée à 4 990 exemplaires seulement et est si exceptionnelle que nous attendons un énorme intérêt.

Prix: Fr. 199.80 ou 3 mensualités de Fr. 66.60
(+ Fr. 11.90 Expédition et Service)
578-WAT01.01

 www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Pour commande en ligne:
n° de référence: **59216**

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