

## Allaitement

La lutte exemplaire d'une conductrice courageuse des TPG.

Page 5



## Ubérisation du travail

Le juriste et sociologue économique Lelio Demichelis parle des conséquences du «capitalisme de plateforme» et des algorithmes.

Pages 6 et 7



## VPT-Lac Léman

Passation de pouvoir à la présidence de la VPT CGN-Lac Léman.

Page 10

## Négociations CCT CFF / CFF Cargo interrompues

# Signal d'avertissement lancé

*Les précédentes rencontres ayant servi aux deux parties à expliquer leurs revendications, les véritables négociations étaient censées démarrer le 28 mars. Mais le SEV et ses partenaires de la communauté de négociations (VSLF, Transfair et l'Association suisse des cadres) ont constaté qu'au vu des exigences formulées par les CFF il était en fait impossible d'entamer des négociations.*

Après un premier affrontement, la discussion s'est poursuivie en cercle restreint, avec pour objectif d'explorer s'il y a des domaines où une entente est envisageable, et si oui lesquels. Le prochain round de négociations montrera si des pistes praticables se dessinent pour les deux parties.



Pages 2 et 3

Le SEV et ses partenaires donnent un coup de frein aux négociations CCT. Un chemin est cherché pour sortir de l'impasse.

## Devenir membre maintenant!

Actuellement, l'attaque insolente de la direction des CFF sur la CCT amène beaucoup de nouveaux membres au SEV. Le comité du SEV a ainsi décidé d'offrir trois mois de cotisation à tous les nouveaux membres des CFF qui se syndiqueraient maintenant ! Plus nous sommes organisés, plus nous pesons dans les négociations!

Page 4

## Les syndicats ne font pas grève à la légère – cela demeure leur arme ultime

# Officine, NLM, TPG, SNCF ... et les CFF?

■ La première grève a dû avoir lieu déjà en 1152 av. J.-C. sous Ramsès III, dans l'Égypte antique. En Suisse, ce moyen ultime de la lutte syndicale est cependant moins courant qu'ailleurs. Pourtant, notre pays aussi a connu une série de grèves couronnées de succès, par exemple aux Officine à Bellinzone, il y a dix ans (cf. pages 8 et 9), ou aux TPG à Genève, fin 2014 (p. 2), ou encore à la NLM sur le Lac

Majeur, l'année dernière (p. 15). Giorgio Tuti, président du SEV, a séjourné quelque temps à Paris auprès de ses collègues de la SNCF et les a assurés de la solidarité des cheminots européens (p. 4). Selon Giorgio Tuti, la situation en France est comparable à celle de la Suisse, où les syndicats cherchent encore le dialogue avec les CFF. Mais : « Maintenant, nous avons interrompu les négociations

sur la CCT et nous nous défendons bec et ongles contre les plans de démantèlement des CFF. » Car « aux yeux du SEV également, la grève est un moyen de combat légitime. » En ce qui concerne la convention collective de travail, le président du syndicat des cheminots suisses déclare : « Si nous nous retrouvons dans un vide contractuel, une grève aux CFF est aussi définitivement une option. » (réd.)

## EN VITESSE

## Oui à la CCT MBC

■ Au terme d'un processus de négociations des six mois, la direction des Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) et la délégation syndicale de négociation SEV se sont accordées sur les termes d'une CCT d'entreprise.

Cette dernière estimant les résultats satisfaisants, elle invitait les membres de la section SEV MBC à accepter les résultats. A travers une procédure de consultation, la base s'est prononcée en participant à la votation générale. Chaque membre actif SEV MBC a reçu le matériel de vote à la maison.



Le dépouillement des résultats a eu lieu le 23 mars au matin. Au final, 74.9 % des votants ont accepté le résultat des négociations. Le taux de participation s'élève à 56.5 %. La délégation SEV est satisfaite de ce résultat et remercie les votants qui ont exprimé par ce vote positif, leur confiance envers leur comité de section.

« Nous comprenons les craintes des collègues qui ont refusé le résultat, explique Christian Fankhauser, le secrétaire syndical en charge de ce dossier au SEV. Nous serons très vigilants lors de l'entrée en vigueur de la CCT. »

« Votre confiance nous honore et nous poursuivrons avec force notre engagement en faveur des salariés des MBC » a indiqué Christian Fankhauser au nom du comité.

La nouvelle CCT est entrée en vigueur le 1er avril 2018. (réd.)

## CFF / CFF Cargo

## Négociations CCT interrompues en plénum

**Lors de la ronde des négociations avant Pâques, la délégation des CFF persistait avec des exigences inacceptables pour le personnel. Finalement, les discussions ont été interrompues en plénum pour définir en plus petit comité – comprenant les chefs de négociation des syndicats et des CFF – les conditions sous lesquelles il sera possible de poursuivre les négociations.**

Le SEV et ses partenaires de la communauté de négociation relèvent qu'il ne sera possible d'entrer sur un mode sérieux de négociation que si les CFF renoncent notamment à vou-



Le SEV a informé dans diverses gares CFF sur l'interruption des négociations CCT.

- affaiblir la protection contre le licenciement;
- supprimer la semaine de vacances pour les 60 ans et plus;
- supprimer les garanties salariales qui ont été négociées

en contrepartie du système salarial ToCo;

- supprimer les allocations régionales;
- réduire les primes de fidélité.

Le SEV s'en est tenu au mandat

de négociations donné par la conférence CCT. Il va continuer de défendre les intérêts de ses membres et de tous les employé-e-s CFF et CFF Cargo. **SEV**

Voir aussi l'éditorial, p. 3

## 3e réforme de l'imposition des entreprises dite Projet fiscal 17

## PF17, copie de la RIE III

La nouvelle mouture de la troisième réforme de l'imposition des entreprises (« Projet fiscal 17 ») présentée par le Conseil fédéral aujourd'hui ne se différencie pas substantiellement du projet RIE III rejeté dans le cadre d'un référendum. Cela, en particulier si l'on prend en compte les baisses des impôts sur le bénéfice planifiées par les cantons. Pour l'USS, il est clair que le Parlement doit décider d'améliorer ce projet. « Projet fiscal 17 » doit être contre-financé au plan fédéral par les entreprises et les actionnaires. Et les ménages ont besoin d'une composante sociale plus forte, car ils souffrent toujours plus

de la hausse du coût de la vie (notamment des primes des caisses-maladies). Les baisses des impôts sur le bénéfice planifiées et subventionnées par la hausse de la part cantonale au produit de l'impôt fédéral direct (IFD) sont de l'argent jeté par la fenêtre. Les principaux bénéficiaires en seront des entreprises comme les grandes banques qui paient aujourd'hui sans se plaindre leurs impôts ordinaires sur le bénéfice. Le Parlement doit adapter la péréquation financière (RPT) de manière à ce que les baisses des impôts cantonaux sur le bénéfice ne soient pas intéressantes. Si la part cantonale est

relevée, cet argent doit être utilisé à des fins sociales. De plus, l'Union syndicale suisse (USS) attend des cantons qu'ils corrigent leurs projets de baisses excessives des impôts sur les entreprises. La réforme de l'imposition des couples mariés profitera aux revenus élevés et très élevés. L'emploi des femmes en sera entravé (« déduction pour les couples à un revenu »). C'est pourquoi l'USS y est opposée. Au lieu de ce cadeau fiscal destiné à la classe supérieure, la Confédération doit mieux investir cet argent dans l'accueil extrafamilial des enfants. Le besoin d'agir dans ce domaine est important. (USS)

## Bilan CFF 2017

Le 20 mars, les CFF ont présenté un bon résultat 2017 avec un bénéfice de 399 millions de francs, en hausse de 5%. Autre indicateur à la hausse: le nombre de passagers qui a augmenté de 0,6% (1,26 million chaque jour), de même que la ponctualité des trains. Si cela est possible, c'est grâce au personnel des CFF qui effectue comme toujours un travail exceptionnel. Ceci malgré un environnement de plus en plus hos-

tile. On pourrait penser qu'une entreprise doit être consciente de la valeur de son personnel et faire preuve de reconnaissance. Malheureusement, ce n'est pas le cas aux CFF, bien au contraire. Les postes sont supprimés, «RailFit 20/30» est appliqué, alarmant et déstabilisant le personnel. Et que dire de l'idée de supprimer en urgence 800 postes à CFF Cargo suite à une perte de... 31 millions. Une politique irresponsable. **SEV**

## VERTIGE AUX CFF

Il y a de quoi se faire du souci pour la santé du CEO des CFF **Andreas Meyer**. Le 20 mars 2018, il a annoncé sur les ondes de la SRF qu'il avait le « vertige » quand il voyait les revendications des syndicats demandant la semaine de 35 heures et une hausse des salaires de 30%... Il faisait référence à un passage, qu'il a visiblement mal lu, de l'édition allemande de ce journal, kontakt.sev, qui disait : « Aux revendications démesurées des CFF, le SEV pourrait aussi répondre selon la logique de bazar de revendications maximales : hausse de salaires de 30%, semaine de 35 heures,

plus de vacances pour tous. [...] Mais le SEV se tient aux besoins réels de ses membres. » Il est vraiment temps que Meyer prenne son congé sabbatique. Pour mémoire, voici les vraies revendications du SEV :  
 ■ Une meilleure progression salariale, notamment pour les jeunes;  
 ■ Protection de la santé en lien avec les nouvelles formes de travail liées à la numérisation;  
 ■ Pas de suppression des garanties salariales;  
 ■ Protection contre le licenciement non négociable;  
 ■ Meilleure conciliation vie privée et professionnelle. **SEV**

## TRANS-N

Le 9 mars dernier le Conseil d'administration (CA) de TransN décidait de ne pas recourir contre la décision du canton de Neuchâtel d'attribuer la concession des lignes 612 et 613 à CarPostal. L'AG de la section SEV-VPT-TN du 14 mars déplore et peine à comprendre cette décision. Conscient des inquiétudes des 17 chauffeurs concernés, le responsable Région Ouest de CarPostal a fait savoir le 23 mars dans un courrier que CarPostal veut « proposer ces postes en priorité aux conducteurs actuellement engagés sur ces lignes ». Pour être rassurés, les chauffeurs devront encore attendre de connaître les conditions de travail du Géant jaune. Les mêmes qu'actuellement ? Le 22 février, la direction de TransN indiquait qu'elle garantissait un emploi aux 17 chauffeurs. Une décision confirmée par le CA en mars. La solidarité de tous les travailleurs de l'entreprise, le soutien de la population, des politiques et du SEV auront certainement permis l'expression de ces garanties qui, si elles demeurent, pour une partie encore, un peu floues, ont le mérite d'apaiser des inquiétudes légitimes. (ysa)

## EDITO

*On s'attendait à ce que les négociations CCT CFF de cette année, avec le programme d'économies «Railfit 20/30», ne soient pas une partie de plaisir. Mais l'attaque frontale portée aux conditions de travail et d'engagement a dépassé nos craintes. Elle est d'une telle violence que tout ce qui s'est passé depuis l'entrée en vigueur de la première CCT CFF en 2001 semble soudain très futile. Le 21 février dernier, la conférence CCT du SEV a pris connaissance avec révolte des exigences démesu-*

« La direction des CFF doit maintenant prouver, lorsqu'elle affirme qu'elle « ne veut pas vider le portemonnaie » des salarié-e-s, que ce n'est pas une fake news. »

Manuel Avallone, vice-président SEV



rées de la direction des CFF. Elle a donné mandat à la délégation de négociations de rejeter catégoriquement ses attaques et de présenter des revendications du personnel plus que légitimes. Les collaboratrices et collaborateurs ont été impliqués par le SEV, qui a lancé sur plusieurs sites des actions de distribution de tracts informant des revendications des CFF. Lors de ces actions, les collègues avec qui nous avons discuté nous ont encouragés à rester fermes face aux exigences inacceptables des CFF.

En conséquence, le SEV a rejeté ces revendications à la table des négociations. Et comme la direction des CFF a campé sur ses positions, le SEV n'a pas eu d'autre choix que d'interrompre les négociations avant Pâques. Il s'est résolu à essayer de débloquer la situation en comité plus restreint, le but étant de rechercher des voies pour parvenir à un mode de négociation constructif et à un dialogue franc, afin de trouver les meilleures solutions possibles pour toutes les parties, sans préjuger des résultats. Le chemin est semé d'embûches, et on ne sait pas si notre démarche aboutira sur un succès.

Une chose est sûre: le CEO des CFF, avec ses fausses déclarations persistantes sur les revendications prétendument extrêmes des syndicats, ne contribue pas à établir un climat constructif. Je reste cependant confiant car j'ai personnellement entendu des employés haut-placés des CFF condamner eux-aussi ces manigances en les qualifiant de « fake news ». La direction des CFF doit maintenant prouver, lorsqu'elle affirme qu'elle « ne veut pas vider le portemonnaie » de ses collaboratrices et collaborateurs, que ceci n'est pas une fake news.

Finalement, c'est la conférence CCT qui aura le dernier mot au SEV.

## TPG

Comme indiqué dans notre dernier numéro, le préavis de grève des employé-e-s des Transports publics genevois (TPG) au 21 mars a été suspendu suite à la saisie par l'entreprise de la Chambre des relations collectives de travail (CRCT).

Le 21 mars, ce sont les conducteurs de l'entreprise sous-traitante des TPG, RATP Dev, qui déposaient un préavis de grève au mardi 27 mars en raison de dégradation de leurs conditions de travail et salariales. Là également la grève est suspendue puisque les TPG ont saisi la CRCT.

Nous vous tiendrons au courant des suites dès que nous pourrons. (réd.)

## Photo de la semaine: l'USVs et le SEV contre la fermeture du guichet



« En privant de service à la clientèle une gare comme celle de Saint-Maurice, en la transformant en gare fantôme, les CFF font un pas de plus vers la déshumanisation des transports »

Comité du SEV

# Monte gratuitement à bord!

**Le comité du SEV a décidé d'offrir 3 mois de cotisations à tous les nouveaux membres des CFF! Cette action limitée au 30 juin s'inscrit dans un climat de hausse du nombre d'adhésions depuis un mois! La mobilisation du SEV face aux attaques de la direction des CFF contre la CCT porte donc ses fruits.**

«Nous devons continuer comme ça!», Giorgio Tuti a évoqué le nombre d'adhésions réalisées par le SEV depuis le début du mois de mars. Le personnel des CFF qui subit une attaque en règle contre sa CCT (voir en pages 2 et 3) est réceptif à la mobilisation du SEV. La démolition souhaitée par la direction des CFF n'a échappé à personne. Giorgio Tuti l'a résumée ainsi: «Elle veut faire porter tous les risques de l'entreprise au personnel: Domo,



La mobilisation contre la démolition de la CCT porte ses fruits: adhésions en hausse et augmentation du taux d'organisation.

la concession du trafic grandes lignes, Sopre...»

La mobilisation est donc bonne pour le nombre de membres, mais aussi surtout syndicalement car elle renforce la position du SEV dans les négociations CCT. Le comité ne s'y est donc pas trompé et a décidé d'offrir 3 mois de cotisations

gratuites à ceux qui adhèrent d'ici au 30 juin.

## Les comptes dans le noir

La séance du comité a aussi approuvé sans coup férir les comptes 2017 qui présentent un bénéfice de quelque 200 000 fr. sur un budget d'environ 13 millions de francs. Le

résultat est bien meilleur que prévu (déficit de 250 000 fr.) en raison notamment d'une situation exceptionnelle sur le plan de la Bourse, a expliqué le chef des Finances Aroldo Cambi. «Les cours des actions sont très hauts actuellement et il faut s'attendre à des baisses.» Ces bons résultats permettent donc de compenser les baisses de recettes liées à la diminution du nombre de membres, liée principalement aux décès.

Le comité a aussi décidé de modifier le logo du SEV afin de le moderniser et d'unifier l'identité visuelle du SEV pour ses 100 ans. C'est le 4 mai que le comité se prononcera sur l'une des deux variantes présentées le 23 mars.

## Une minute de silence

La séance du comité s'est déroulée dans un contexte de tristesse. Une minute de silence a été observée en hommage au secrétaire syndical Daniel Froidevaux, décédé des suites d'une courte maladie le

26 février. Pour le remplacer, le SEV a engagé Christoph Geisbühler, employé des CFF jusqu'à fin 2017 et ancien vice-président de TS. Giorgio Tuti a aussi évoqué le mouvement social des cheminots de la SNCF (voir en page 4) qui a débuté le 22 mars et auquel le président du SEV a participé avec sa casquette de président des cheminots européens. «Je leur ai notamment dit que leur combat est aussi le nôtre.»

Enfin, signalons que la Commission de gestion (CdG) du SEV s'est dite satisfaite de l'organisation du Congrès 2017. Son président Kurt Wüger a félicité les membres de la direction du SEV pour leur bonne réélection. La CdG est aussi satisfaite des engagements de personnel au secrétariat central. La CdG a aussi lancé un appel aux sous-fédérations. «En 2019, quatre places se libéreront au sein de la CdG. Il serait judicieux que les genres et les régions linguistiques y soient bien représentées.»

Vivian Bologna

Grèves à la SNCF et solidarité européenne

# La Bataille du rail est lancée

« Je vous apporte les salutations, le soutien et la solidarité de tous les syndicats de l'ETF. [...] Est-ce vous les privilégiés ? Non. Les privilégiés, il faut les chercher ailleurs. Vers ceux qui font la politique néolibérale qui casse tout le service public et ne parle que de libéralisation, mise en concurrence et privatisation. Vous défendez vos conditions de travail. Vous n'êtes pas seuls ! Nous sommes avec vous. Cette lutte sera une lutte européenne à la fin. Cela commence aujourd'hui, ici, à Paris. Cette lutte, c'est notre lutte, c'est celle de tous les cheminots européens.» Ainsi s'est exprimé Giorgio Tuti, comme président de la section

Chemins de fer de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) devant près de 70'000 cheminots et cheminots à Paris le 22 mars. Ce soutien européen a pris également la forme d'un important tronçon (photo) dans la manifestation avec de très nombreux cheminots belges, allemands, suisses, anglais ou luxembourgeois.

Cette journée unitaire de mobilisation a été largement suivie. Les perturbations ont été réelles dans les transports avec 35,4% de grévistes à la SNCF. Plus de 500 000 manifestant-e-s, selon la CGT, sont descendus dans la rue en France pour défendre les services publics contre les atta-



Giorgio Tuti au centre de la délégation de l'ETF venue de toute l'Europe à Paris dire sa solidarité.

ques du gouvernement Macron. Convergence des luttes avec des fonctionnaires de la santé, de l'éducation et les cheminots unis contre la casse du service public. Les 3 et 4 avril les cheminots ont entamé une grève «perlée» de deux jours sur cinq qui

devrait se poursuivre jusqu'au 28 juin. L'intersyndicale, unie, demande une reprise de la dette de la SNCF sans contrepartie, le refus de la filialisation du fret, le maintien de la SNCF comme établissement public, la fin de la sous-traitance dans l'entreprise,

l'annulation de l'ouverture à la concurrence, la confirmation du statut social des cheminots, l'amélioration des droits sociaux. Face à un gouvernement qui veut passer en force par voie d'ordonnance, le chemin risque d'être encore long. Yves Sancey

Allaitement au travail

# Combat pionnier aux TPG

**Avoir des pauses pour allaiter son enfant sur son lieu de travail durant une année. C'est possible depuis 2014 et l'entrée en vigueur d'une nouvelle disposition fédérale. Aux Transports publics genevois (TPG), une jeune conductrice déterminée se bat pour faire valoir ses droits. Et ouvrir la voie à d'autres.**

Chaque jour, c'est le même rituel. Esperanza Muñoz doit tirer son lait pour nourrir son fils. Cette conductrice de tram aux TPG a accouché en août 2017. Elle souhaite allaiter son enfant. Elle se renseigne pour savoir ce que dit la loi. C'est le début d'un combat pionnier pour faire valoir un droit. Depuis 2014, les jeunes mères ont droit à des pauses allaitement rémunérées sur leur temps de travail. Mais, selon plusieurs spécialistes de la santé, la loi qui le permet est restée lettre morte depuis son entrée en vigueur.

## La loi est claire...

En cherchant, Esperanza tombe sur l'article 35 de la Loi sur le travail (LTr) qui renvoie à son Ordonnance 1 (OLT1). L'article 60 de l'OLT1 précise que «les mères qui allaitent peuvent disposer des temps nécessaires pour allaiter ou tirer leur lait» et que «au cours de la première année de vie de

l'enfant, le temps pris pour allaiter ou tirer le lait est comptabilisé comme temps de travail rémunéré» pour une durée de 90 minutes au minimum pour une journée de travail de plus de 7 heures. L'article 62 stipule que l'employeur n'est autorisé à affecter des mères qui allaitent à des travaux dangereux ou pénibles que lorsque l'inexistence de toute menace pour la santé de la mère ou celle de l'enfant est établie sur la base d'une analyse de risques. Les TPG n'ont, à notre connaissance, jamais effectué une telle analyse. L'article 64 indique lui que les mères qui allaitent sont dispensées, à leur demande, des travaux qui sont pénibles pour elles et qu'un travail équivalent ou sans danger doit leur être proposé.

## ...mais le TPG pensent ne pas être concernés

La jeune conductrice des TPG dispose également d'un certificat d'allaitement de son médecin qui lui déconseille de reprendre son travail de conductrice. Avec ce certificat, soutenue par un avocat et le SEV, Esperanza fait alors valoir ses droits en novembre 2017 auprès de l'entreprise, souhaitant, le temps de l'allaitement, ne pas reprendre la conduite qui prêterait sa capacité à allaiter et sa santé. Le service juridique des TPG lui a répondu que cela n'est pas applicable dans une entreprise de transports publics, puisque les travailleuses et travailleurs sont soumis à la LDT (Loi sur la durée du travail) qui chapeaute les services publics de transports.

Cela est juste mais, et les TPG ne semblent pas vouloir l'admettre pour le moment, pour la protection spéciale et notamment la protection de la maternité, la Loi sur la durée du travail renvoie explicitement, en son article 17, à... la LTr ! Il n'y a donc pas un mur intangible entre LDT et LTr, mais des passerelles.

## Pas une exception mais un droit

Malgré le certificat médical qui atteste de sa volonté d'allaiter son fils après son congé maternité et d'éviter toute situation stressante, les TPG lui ordonnent de reprendre la conduite à partir du 15 janvier. Elle se rend alors sur place pour qu'on ne l'accuse pas d'abandon de poste. Mais elle est venue en civil, car le certificat médical lui déconseille de reprendre son activité de conductrice. Grâce à l'action du syndicat SEV, et en dépit de pressions des TPG, Esperanza obtient gain de cause à titre exceptionnel. L'entreprise accède à sa demande mais se refuse, pour le moment, à prendre une position définitive et à reconnaître les obligations qui découlent de la loi. Esperanza est détachée dans un bureau et peut durant 90 minutes chaque jour allaiter son fils. Mais pour elle, ce n'est pas suffisant. «Je veux que le droit s'applique et pas juste une faveur ou une exception. Ou que les TPG écrivent noir sur blanc que la loi ne s'applique pas» dit-elle. C'est important pour celles qui l'ont précédées, pour celles qui la suivront et même pour elle si elle décidait d'allaiter un deuxième enfant. En mars, les TPG l'ont convoquée parce qu'elle a rendu publique sa situation à la télévision genevoise Léman Bleu. Accompagnée par une haie d'honneur de ses collègues, elle n'a finalement pas été entendue. Esperanza se passerait bien de ce stress supplémentaire, mais elle est déterminée à faire valoir ses droits.

## Discrimination

Pourquoi les TPG se refusent à reconnaître ce droit à Esperanza? Aux TPG, selon Léman Bleu, on décline tout commentaire sur son cas. La régie publique indique «agir au cas par cas en accord avec l'ordonnance fédérale.» Une position scandaleuse, pour le SEV qui y voit un cas de discrimination. «L'entreprise doit mettre en place des condi-



Esperanza, ici avec son fils, se bat pour que les TPG reconnaissent son droit de pouvoir allaiter durant son travail et que son travail soit aménagé pour un temps sans que cela soit une faveur.

tions cadre pour permettre à une employée jeune mère d'allaiter son enfant. Pour nous, c'est une claire discrimination» s'indigne Valérie Solano, secrétaire syndicale du SEV. «De plus, une entreprise publique aussi importante que les TPG, qui devrait être exemplaire, ne peut pas traiter des jeunes femmes de cette manière. Au-delà du cas individuel d'Esperanza qui a abouti sur une première victoire mais qui repose sur le bon vouloir des TPG, qu'est-ce que cela signifie pour toutes les jeunes femmes qui viendront après elle? C'est pour nous extrêmement choquant» dénonce-t-elle.

D'autant plus que cela ne concerne, au final, que très peu de femmes. Sur près de 1200 conducteurs aux TPG, seulement 100 femmes conduisent trams et bus. Depuis 2014, 10 femmes ont bénéficié d'un congé allaitement d'un mois accordé par la régie publique.

## Des mesures à prendre ailleurs aussi !

Au-delà du cas d'Esperanza se pose la question des mesures à prendre par les entreprises et en particulier les grandes sociétés ou les entreprises parapubliques afin de mettre en place des pauses allaitement facilitées inscrites dans la loi. Les femmes qui le souhaitent doivent disposer du choix de poursuivre l'allaitement. C'est le rôle des Ressources humaines de se tenir au courant des lois et de les faire appliquer. Esperanza espère qu'à travers sa lutte de pionnière, ce qui aujourd'hui relève d'un parcours de combattante sera rapidement une évidence pour les femmes qui font le choix de l'allaitement au travail de disposer des informations et du soutien dans leur projet par leur entourage mais aussi par les employeurs.

Yves Sancey



Pour soutenir Esperanza, ses collègues des TPG lui ont fait une haie d'honneur en mars.

## POINT DE VUE SANTÉ

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) préconise six mois d'allaitement exclusif et un allaitement partiel jusqu'à l'âge de deux ans. Pour l'OMS, «l'allaitement est le moyen idéal d'apporter aux nourrissons tous les nutriments dont ils ont besoin pour grandir et se développer en bonne santé.»

«L'allaitement est bénéfique pour l'enfant comme pour la mère» selon Céline Fischer Fumeaux, médecin associée au service de néonatalogie du CHUV. «Il permet par exemple aux mamans de se remettre plus rapidement après l'accouchement et, à plus long terme, de réduire les chances de développer un cancer du sein. Pour l'enfant, il diminue, entre autres, les risques d'infections respiratoires, d'otite ou de gastroentérite durant la période d'allaitement.» (ysa)

Réseaux et plates-formes permettent d'externaliser toujours plus de tâches et compétences

# Et si un algorithme nous gouvernait...

Comment se porte le monde du travail? Mal, nous répond le professeur Lelio Demichelis, qui a analysé les profonds changements dans un monde du travail devenant de plus en plus fragmenté, ubérisé et individualisé. Un monde en pleine transformation qui comporte des défis aussi pour les syndicats. Sociologue et économiste, il enseigne à la SUPSI à Lugano et écrit notamment sur le «techno-capitalisme».



Lelio Demichelis

■ **Professeur Demichelis, la révolution technologique est en train de modifier complètement le monde du travail et les professions. La robotisation des tâches dans la production et la numérisation croissante ont un impact certain et ce phénomène va encore s'accroître à l'avenir. Comment évaluez-vous la situation dans le monde du travail?**

Il ne se porte pas bien. Pas parce qu'il n'arrive pas à suivre sur le plan technologique, bien au contraire. En fait, cela se produit dans toutes les phases de la révolution industrielle: à chaque fois, on crée puis on détruit les modes de travail. Mais ce qui est encore plus important (et c'est ce qui donne matière à réflexion) c'est qu'à chaque fois, la société se transforme profondément car elle devient toujours plus technique sur le plan de son organisation.

A la Silicon Valley, il s'est imposé durant les trente dernières années une idéologie néolibérale prônant la transformation de la société en marché et de la vie en compétition. Le fait est qu'aujourd'hui, l'omniprésence et l'invasion des technologies sont bien pires qu'autrefois; et aujourd'hui, l'apprentissage automatique (ou «machine learning») et les algorithmes auto-programmés sont en train d'aliéner

l'homme, que ce soit (selon Marx) au niveau des moyens de production ou de la «décision souveraine» sur «ce qu'il faut faire», «comment le faire» et dans quel «but». Nous délèguons ainsi toujours plus notre vie – faire, consommer, vivre, s'informer, communiquer, aimer – aux machines et aux algorithmes: c'est ça la grande différence avec la technologie du passé.

■ **Le rapport triangulaire entre la personne, la technologie et l'occupation n'est pas nouveau. L'économiste britannique John Maynard Keynes parlait en 1930 déjà de «chômage technologique». Qu'est-ce qui a changé aujourd'hui par rapport à cette époque?**

Keynes (en 1930) a évoqué le chômage technologique comme étant une nouvelle «maladie» de la société avancée due à la découverte d'instruments toujours différents permettant d'économiser la main d'œuvre, et au fait que ces technologies ont progressé plus rapidement que les nouveaux métiers qui ont été développés pour la main d'œuvre expulsée. Mais Keynes définissait cette «maladie» comme étant passagère car il croyait au progrès. Par contre, la technologie d'aujourd'hui non seulement recrée et multiplie l'ancien déséquilibre entre les

emplois perdus et créés mais elle le fait bien plus rapidement qu'à l'époque. C'est pourquoi il est difficile d'imaginer des «effets compensatoires» positifs et durables du chômage actuel si, demain déjà, nous serons probablement confrontés à un nouveau chômage technologique qui, désormais, ne sera plus passager mais systématique et structurel. Parce qu'il ne faut pas oublier que la «destruction créa-

«*Si nous ne sortons pas de ce déterminisme technologique, nous serons de plus en plus gouvernés par les algorithmes.*»

Lelio Demichelis

trice» de Schumpeter (aujourd'hui renommée «disruption») a besoin justement de détruire (beaucoup et tout le temps) en faisant abstraction de l'utilité sociale des innovations. De plus, aujourd'hui, le système préconise que nous «devons nous adapter» au changement et à la «disruption». Pourtant, si nous ne sortons pas de ce déterminisme technologique, nous serons de plus en plus gouvernés par les algorithmes. Et nous passerons alors (ou sommes-nous déjà passés?) de la démocratie à l'algocratie.

■ **L'arrivée d'Uber a profondément changé le monde du travail et a donné naissance au modèle d'ubérisation du**

**travail. Quels en sont les pièges et les conséquences?**

Uber a exploité une nouvelle forme d'organisation du travail issue des réseaux. Je rappelle que le système que je qualifie de techno-capitaliste se base sur un «double mouvement» toujours égal même s'il semble être toujours différent. Autrement dit, il faut d'abord subdiviser, individualiser, parcelliser le travail (et la consommation et la vie) pour

ensuite recomposer, intégrer, totaliser les parties subdivisées en quelque chose de plus grand que la simple somme arithmétique des parties. Et ce quelque chose se nomme organisation, connexion en réseau et «internet des objets et des hommes».

Si, dans les années 1900, cette recombinaison ou organisation des hommes et des machines s'appelait une chaîne de montage et avait besoin d'un lieu «physique» concentré où elle pouvait se réaliser (la fabrique, le bureau) aujourd'hui, le réseau ou la plate-forme permet d'externaliser une quantité croissante de tâches, de compétences, de professionnalismes et de les payer selon la demande,

quand on en a besoin, et pour le temps dont on en a besoin. Il s'agit à la fois d'une évolution et d'une involution du «just in time» des années 70.

■ **Cela implique que le travail change et requiert une flexibilité préventive. Toutefois, toutes les opportunités numériques s'évanouissent bien vite devant la précarisation du travail, l'ambiguïté du «digital labour» et l'illusion d'un auto esprit d'entreprise promis par la plate-forme. Quel est votre regard sur les opportunités et les dangers?**

Le chauffeur d'Uber «croit être s'approprier l'entreprise» parce qu'il a les moyens de production (la voiture, le smartphone) mais il oublie que le véritable moyen de production, c'est la plate-forme. En fait, le digital labour est un travail exploité plutôt que rémunéré et il frôle les limites du travail gratuit. Nous sommes entrés dans le «capitalisme des plates-formes».

La flexibilité est née dans les années 70, une décennie de stagnation, d'inflation et de chômage dont le système avait besoin de sortir avec une nouvelle phase de «destruction créatrice»... puis arrivent la globalisation, la dérégulation des marchés financiers et du travail et les réseaux, et aujourd'hui la numérisation.



Il faut sortir de cette «fable technologique» disant que le réseau est libre et démocratique, souligne Demichelis. L'actualité autour de Facebook et Trump lui donne raison.

■ **Selon un rapport récent de l'Organisation internationale du travail, le travail salarié représente seulement la moitié des emplois dans le monde, dont seulement 45% sont des emplois fixes à 100%. De nouveaux défis aussi au niveau démocratique et social?**

Ford n'aimait pas les syndicats, Taylor non plus («une entrave à la liberté de l'entreprise»). Aujourd'hui, les syndicats sont mis en danger par la technologie des réseaux et un individualisme néolibéral erroné qui s'attaque au travail, permettant à l'entreprise de l'organiser sans l'intervention du syndicat et de conclure des contrats individuels qui remplacent les CCT. Diviser pour mieux régner, grâce à la technique. Depuis 1945 jusqu'à la fin des années 70, le capitalisme a dû s'accommoder de la démocratie. Mais dès les années 80 il a repris les commandes du monde, il a substitué la compétition à la solidarité (qui

ne convient pas à la «destruction créatrice») et a réduit le travail au niveau d'une marchandise toujours plus low

ports de force sur les lieux de travail, les fabriques et les contacts personnels. Si les lieux de travail deviennent

«*Aujourd'hui, les syndicats sont mis en danger par la technologie des réseaux et un individualisme néolibéral erroné qui s'attaque au travail, permettant à l'entreprise de l'organiser sans l'intervention du syndicat.*»

cost. Si, durant une bonne partie du 20e siècle, la démocratie a réussi à franchir les grilles des fabriques, aujourd'hui ce sont les grilles des plates-formes qu'il faut arriver à passer pour parvenir jusqu'à la Silicon Valley, afin de l'obliger à prendre en charge les coûts sociaux de ses propres innovations (trop facile de s'en tenir qu'aux profits!).

■ **Le défi concerne aussi les syndicats qui ont construit durant des années leurs bases syndicales et leurs rap-**

virtuels, quelles voies et quelles stratégies demeurent pour les syndicats?

La première chose à faire est de prendre conscience qu'aujourd'hui, la technique constitue une nouvelle force qui n'est pas gouvernée par le peuple souverain. Ce n'est pas non plus un pouvoir qui émane d'une entreprise. Pour arriver à cette conscience, il faut sortir de cette «fable technologique» et dire que le réseau est libre et démocratique, qu'il existe une économie de partage post-capitaliste et que Facebook puisse être véritablement

«social». Et même si le néolibéralisme se propose de démolir la société au nom d'une promesse de liberté absolue des individus, il faut dire avec force que cette promesse est fautive et que le «je» n'existe pas, qu'il n'est pas libre tant qu'un «nous» n'existe pas, tout aussi libre.

■ **Si on la compare aux autres révolutions industrielles, en quoi celle-ci est différente?**

Elle est différente selon les termes que j'ai énoncés au début mais toujours égale en termes de «double mouvement». Parce que la technique n'est plus un moyen et elle n'est pas neutre, mais c'est quelque chose qui devient dangereusement autodidacte, donc capable – et c'est le propre des algorithmes – d'être en même temps «le sujet qui donne l'ordre et l'objet de cet ordre qui a été créé par lui-même». La technique nous a échappé des mains. Nous devons en reprendre le contrôle. *Françoise Gehring/MV*

## ALGORITHME ?

A la base, un algorithme c'est une suite finie et non ambiguë d'opérations ou d'instructions permettant de résoudre un problème ou d'obtenir un résultat. C'est une façon de décrire dans ses moindres détails comment procéder pour faire quelque chose. Comme quand on suit une recette de cuisine. Sur le web sont apparus les algorithmes qui étudient la popularité des pages web. Google a connu son succès grâce à l'instauration d'un nouveau type d'algorithmes qui calculent non plus la popularité mais l'autorité des pages web. D'autres visent à prédire ce que veulent les internautes en fonction de ce qu'ils ont fait dans le passé, en fonction des traces laissées dans leur sillage lors de leurs précédents passages sur internet. En 2016, les équipes de Trump se seraient servis d'un algorithme pour le faire élire. (ysa)

Ateliers industriels de Bellinzone: il y a 10 ans la grève qui a secoué la Suisse

«Je n'ai jamais supporté l'arrogance et ceux qui exercent le pouvoir pour faire du mal aux personnes. Respecter les personnes et leur dignité est un principe indispensable. Combattre les idées, mais jamais les personnes.»

Gianni Frizzo



## Officine, retour vers le futur

Gianni Frizzo, personnage emblématique de la lutte pour la défense des ateliers de Bellinzone, retrace les moments forts qui ont amené à la grève historique et jette un regard inquiet sur l'avenir. Son message: sans un vrai engagement des travailleuses et des travailleurs, il n'est possible d'aller nulle part.

Les images de la lutte historique pour sauver les ateliers de Bellinzone défilent devant ses yeux comme si c'était hier. Précis, ponctuel, Gianni Frizzo se rappelle avec fierté des jours de grève mais il regarde aussi vers l'avenir avec une grande lucidité. Propulsé sur le devant de la scène lors de la lutte contre les projets de restructuration des ateliers, Gianni Frizzo était le représentant de ses compagnes et compagnons de lutte. Il reste aujourd'hui leur porte-parole: tous sont sur leurs gardes car les plans d'avenir qui concernent les ateliers ne sont pas convaincants. «L'élément qui m'a le plus frappé lors de la grève, c'était la grande cohésion des travailleuses et travailleurs lorsqu'il a fallu contester les décisions de la

direction, et la solidarité» raconte Gianni Frizzo. «De voir toutes ces personnes unies indépendamment de l'appartenance politique fut une expérience incroyable. Cette vague de solidarité exprimait une protestation contre les restructurations qui ont été réalisées durant toutes ces années sur le dos du personnel». Aux ateliers, la grève, qui a pourtant toujours été taboue dans la culture suisse où la paix sociale constitue la base de l'essor économique, était bien plus qu'une simple lutte des travailleuses et travailleurs. «Jusqu'à-là, la grève avait toujours été considérée comme quelque chose qui doit faire mal à l'une ou l'autre partie, explique Gianni Frizzo. C'était un mot que l'on n'osait pas prononcer. Mais aujourd'hui,

beaucoup de gens ont compris que la grève n'est en fait rien d'autre qu'un moyen de défense de sa dignité et de ses droits.» C'est exactement ce qu'ont fait aussi les matelots du Lac Majeur, même si leur situation était radicalement opposée à celle des ateliers de Bellinzone. Dix ans plus tard, Gianni Frizzo sent encore le poids des responsabilités: «Aujourd'hui, tout comme à l'époque, nous devons donner des réponses concrètes aux demandes qui vont être inévitablement faites par celles et ceux qui effectuent le travail au quotidien. Il ne s'agit pas de faire passer les décisions de la direction ni d'imposer des positions. Notre point de départ et notre point d'arrivée doivent être le travail et le personnel. C'est aussi une

question de confiance que je n'ai pas l'intention de trahir.» La confiance, justement, c'est ce qui manque lors des confrontations avec les CFF qui, actuellement, font une attaque frontale de la convention collective de travail. «J'ai arrêté depuis bien longtemps de croire aux belles paroles, aux tapes sur l'épaule soi-disant pour rassurer, aux déclarations d'intention qui ne servent à rien.» Dix ans de travail sans relâche pour redémarrer les ateliers de Bellinzone ont rendu Gianni Frizzo extrêmement prudent. Mais sa vigilance n'entame pas sa vision du futur pour les ateliers. Un point incontournable définit son objectif et guide son action: l'initiative populaire pour la création d'un pôle industriel et technologique dé-

posée le 1er avril 2008, alors que la grève battait son plein. «Sur la base de notre proposition qui est au fond d'un tiroir, le Conseil d'Etat a donné mandat à la SUPSI (Université tessinoise) d'élaborer des scénarios sur les perspectives possibles pour les ateliers», se rappelle Gianni Frizzo. «Au centre de toutes les discussions se trouvaient les ateliers. Et selon moi cela doit continuer d'être ainsi. Depuis la grève, nous avons toujours cherché à intégrer les institutions politiques et les syndicats, afin d'appliquer ce principe et d'inclure aussi la base. En somme, nous avons donné une nouvelle dimension aux négociations et aux discussions. J'ai pourtant la nette impression, qu'aujourd'hui, nous sommes retournés à nos vieux



Gianni Frizzo, hier comme aujourd'hui, le visage incontesté de la lutte pour les Officine de Bellinzone.

schémas désuets.» Selon Gianni Frizzo, on a perdu du vue le vrai sens de la lutte: la sauvegarde des postes de travail, la défense collective des droits et de la dignité des travailleuses et travailleurs. «Franchement, les conflits politiques m'intéressent assez peu. Pour moi, ce qui importe c'est que les personnes directement concernées, donc les travailleurs et travailleuses, aient un vrai futur sur la base d'accords véritables. Si dix ans plus tard nous sommes toujours là à discuter des ateliers, cela veut dire que ça valait la peine de se battre», souligne Gianni Frizzo. Et cela nous pousse à continuer. La partie n'est pas encore terminée et j'entends rester dans le jeu jusqu'à la fin avec tous mes compagnons de voyage. Pour nous, «travail et dignité» n'est pas juste un slogan, c'est un programme d'action, le point de départ pour tout ce que nous voulons entreprendre. Et si tout le monde nous fait confiance, l'indignation va devenir toujours plus grande et la réponse sera à

la mesure des attaques. On se prépare à fêter le centenaire de la grève générale. C'est beau de fêter l'action des autres mais ce serait encore plus beau de faire quelque chose de concret pour nos travailleurs d'aujourd'hui qui se trouvent confrontés à d'énormes problèmes. Et si parfois on ne gagne pas une bataille, cela ne veut pas dire que nous n'avions pas raison, ni que l'on peut nous donner tort. Parce qu'avoir le courage de lutter et de s'engager, cela a déjà une grande valeur en soi.» Pour Gianni Frizzo, il est fondamental que la base soit aussi impliquée. Car il ne se lasse jamais de répéter que sans la force collective, il est difficile de gagner des batailles. Néanmoins cela ne fait pas tout. «Il faut aussi être sûr de ceux qui se trouvent en face de nous, savoir si l'interlocuteur est crédible et fiable. C'est un rapport de force. Nous avons dit clairement aux CFF que nous étions disposés à interrompre la grève seulement si le projet de restructuration était retiré. Et notre détermination à

exiger ce retrait, et à ne pas nous fier à de vagues promesses, nous a apporté la victoire. Parce qu'il suffit d'un petit rien, d'une petite faille pour compromettre la lutte.» Une lutte que justement les ateliers doivent continuer avec obstination. Gianni Frizzo en a trop vu pour pouvoir se fier aux belles paroles et aux déclarations d'intention. Difficile de faire confiance à un employeur, les CFF, qui se présente aujourd'hui à la table de négociations pour le renouvellement de la CCT en portant une attaque frontale à nos droits. Difficile de croire en ceux qui veulent supprimer 800 postes de travail chez Cargo. Difficile de croire dans ces conditions aux «nouveaux» ateliers de Bellinzone qui vont voir le jour selon les CFF. «Je le répète, une initiative populaire pour créer un pôle technologique ferroviaire aux ateliers de Bellinzone a été déposée en 2008 avec 15 000 signatures. Initiative qui donne aujourd'hui lieu à des discussions quant à sa recevabilité, au lieu d'en saisir le sens profond

qui est la relance et l'innovation des ateliers. Nous assistons actuellement à une fuite en avant, à une déclaration d'intérêts qui n'a pas grand-chose à voir avec la défense et la sauvegarde des postes de travail. En fait, on est en train de remettre dans les mains des CFF la gestion et l'organisation de l'avenir des ateliers. Ce n'est pas de cette ma-

nière que l'on respecte ce qui avait été convenu. C'est ainsi que l'on réduit à néant dix années de lutte.»

Françoise Gehring  
Pascal Fiscalini

### «Ce qui me dérange le plus ce sont les tentatives des CFF de minimiser le rôle des représentants du personnel»

Je me surprends parfois à me demander si c'est bien vrai qu'il y a 10 ans, je passais toutes mes journées (pas les nuits) aux ateliers, pour réfléchir et discuter avec les collègues sur la manière d'agir pour atteindre notre but: sauver les ateliers de Bellinzone et obliger les CFF à retirer leur maudit paquet de démantèlement. Ce n'est pas que je ne m'en rappelle plus: les nombreuses accolades de la population, les trois trains spéciaux pour Berne le jour de la fête des pères, l'énorme cortège lors des deux manifesta-

tions populaires en trois jours, le Conseil d'Etat présent avec nous et mille autres épisodes ont créé des émotions dont je me suis imprégné et qui, je pense, ne s'en iront jamais. Pour faire taire mes doutes, il me suffit de constater que les ateliers existent bel et bien, qu'ils ont maintenu leur importance pour le tissu économique et social de notre région, qu'ils donnent du travail à environ 400 employé-e-s directs et que même les CFF se sont déclarés à maintes reprises satisfaits de cette réalité. Mais tout ceci n'est

pas seulement arrivé grâce à la grève, aussi dure et spectaculaire qu'elle ait été. Il y a eu, et il y a toujours une activité intense de la part des représentants du personnel, d'abord dans le cadre de la table ronde puis de la plate-forme de discussion, pour garder l'attention centrée sur les structures. Quitte à manquer un peu de modestie, j'avoue même être convaincu que le débat actuel sur l'avenir des ateliers est le fruit de l'engagement des représentants du personnel.

En tant que «spécialiste», ce qui me dérange le plus ce sont les tentatives constantes des CFF de minimiser le rôle des représentants du personnel, leur vœu de «rentrer dans la normalité» en faisant passer leurs décisions d'il y a 10 ans comme un exercice mal réussi auquel il faut remédier en tournant la page.

Au lieu de promouvoir un dialogue ouvert et sincère visant à tirer le meilleur des aspects positifs d'une situation très particulière.

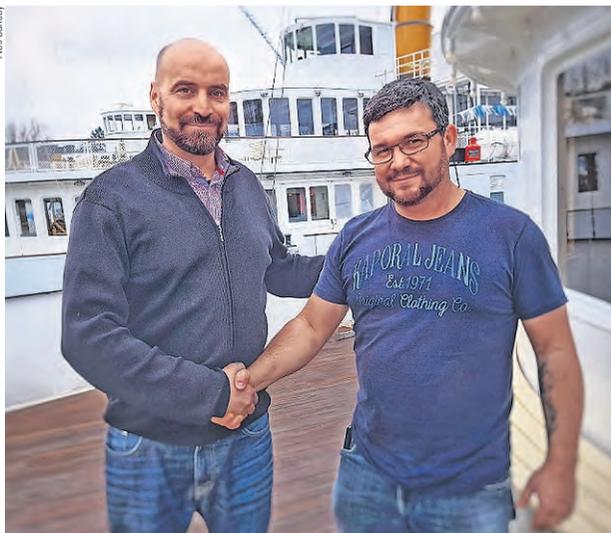
Pietro Gianolli

### 2008: LES ÉTAPES

- 7 mars 2008, la direction des CFF annonce vouloir privatiser la maintenance des véhicules et délocaliser celle des locomotives. Cela signifie la suppression de 120 postes de travail.
- 430 employé-e-s des ateliers Cargo de Bellinzone entrent immédiatement en grève.
- Le local de peinture, dédié en temps normal à la peinture des trains, devient le cœur et le symbole de la lutte. Le bras de fer entre les grévistes et la direction des CFF dure trente jours.
- Le durcissement des fronts contraint le ministre des Transports Moritz Leuenberger à intervenir. Le 5 avril, la direction des CFF doit retirer son plan de restructuration et garantir le maintien des ateliers jusqu'en 2012.
- Le 7 avril, l'assemblée du personnel met fin aux mesures de lutte et mandate le comité de grève de participer à la table ronde entre les parties afin de maintenir et développer l'activité des ateliers après 2012.

VPT-CGN-Lac Léman

# Nouveau président



Passation de pouvoir à la présidence de la section VPT CGN-Lac Léman. Marc Formosa (à dr.) cède la place à Mathias Gay-Crosier.



Le nouveau comité VPT-CGN-Lac Léman (de g. à dr.): Lionel Cheseaux, Monique Stuu, Olivier Mettraux, Claude-Alain Débonnaire et Mathias Gay-Crosier. Jean-Pierre Etique les a rejoint sur la photo.

Le 26 mars, la section VPT-Lac Léman était réunie en assemblée générale au chantier naval CGN d'Ouchy à bord du Simplon. L'assemblée était, comme d'habitude, très bien suivie par 63 personnes. Vingt navigants n'ont pu venir. «Cette section a une organisation qui roule» a pu constater Jean-Pierre Etique qui a repris le dossier CGN au SEV.

Mathias Gay-Crosier, seul candidat, a été tacitement élu président sous les applaudissements très nourris. Matelot depuis 12 ans à la CGN, marié, père de deux enfants, Mathias va se battre pour maintenir et améliorer les acquis sociaux et poursuivre le dialogue constructif avec la direction. Il est conscient des défis qui l'attendent, notamment la gestion plus tendue des heures et du personnel, même en hiver, ainsi que l'augmentation de la navigation et les lignes qui s'étoffent. Et le renouvellement à venir de la CCT. Il sait que la très forte syndicalisation à la CGN est une force face à la direction. Au comité, deux sortants ont été ré-élus et un sortant non élu. Deux nouveaux font leur apparition: Monique

Stuu et Lionel Cheseaux. L'assemblée a pris congé avec émotion du président sortant Marc Formosa. Celui-ci a rappelé les dernières avancées comme l'amélioration de la grille salariale, un tableau de service à deux mois, les fusions évitées et les nombreuses embauches, bien qu'encore insuffisantes. Avant de passer au verre de l'amitié offert par Stéphane Montangero, celui-ci a rappelé à travers l'exemple de la N5 et de la rade de Genève l'importance de son lien avec la base pour la représenter au conseil d'administration. **Yves Sancey**

## CFF-INFRA

Le domaine I-RSQ (Risques, sécurité, qualité et environnement) se réorganise, impliquant des suppressions de postes. Cela implique aussi 18 postes de travail de l'unité Exploitation qui seront intégrés dans la nouvelle structure appelée SQ. Le SEV craint par cette réorganisation une économie dans les contrôles liés à la sécurité, ce que les CFF démentent. (Réd.)

## EN BREF

### Planifications mensuelles inutiles et illégales

P-OP-ZBS souhaite remplacer les tableaux de service annuels par des tableaux mensuels sur le site de Zurich Herdern. Selon la direction, cette modification est justifiée par le manque de personnel, notamment celui formé pour des tâches telles que les mesures par ultrasons, les travaux sur les rames ICE, mais aussi par les retards de livraisons des nouveaux trains Bombardier. Selon le SEV, ces événements sont connus



depuis suffisamment de temps, ce qui aurait dû permettre de prendre des mesures plus tôt. Martin Allemann, spécialiste SEV du temps de travail rappelle aussi une décision de l'OFT datant de 2010 qui a obligé les CFF à réintroduire des tableaux annuels chez ZBS à Coire suite à un recours du SEV. Des cas similaires ont aussi été dénoncés à Lausanne et Genève. (réd.)

## 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 **un couteau de poche SEV**.

Solution du concours paru dans [contact.sev n° 3](#):

La photo montrait l'entrée du secrétariat central du SEV à Berne. Photo plus grande à voir sur : [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Le sort a désigné **Adrienne Stuber, Münchenstein, membre AS Mitte**.

Elle gagne 40 fr. de bons Reka.

### 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](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 18 avril.

Journée VPT Pensionné-e-s

# Coupes inacceptables dans les PC

**La majorité parlementaire veut réaliser des coupes massives au niveau des prestations complémentaires (PC).**

Les PC étaient pleinement d'actualité lors de la journée de branche des pensionnés de la VPT le 15 mars dernier à Olten puisque ce même jour, le Conseil national traitait de la réforme des PC et augmentait encore les mesures proposées par le Conseil des Etats, passant de 352 à 700 millions d'économies (voir ci-contre)

«Il serait particulièrement important d'avoir des aides au loyer plus élevées car depuis la dernière adaptation en 2001, les loyers ont augmenté en moyenne de 24 %» a expliqué le secrétaire central de l'USS Reto Wyss. Le Conseil national prévoit de les augmenter un minimum dans les villes (de 1100 à 1200 francs pour les personnes seules) mais pas dans les campagnes. De plus, les cantons pourront les abaisser de 10 %.

Seul point positif de la réforme: à partir de 58 ans, une personne qui perd son poste de travail aura le droit de rester dans sa caisse de pensions et de recevoir une rente. Une telle précaution était déjà incluse dans



Quelque 70 retraité-e-s ont pris part à l'assemblée.

le projet de «Prévoyance vieillesse 2020» rejeté en septembre. Ceci avait été combattu par la droite parce que les personnes dans le besoin pouvaient justement demander des prestations complémentaires. «Et maintenant ces mêmes personnes procèdent à des coupes massives au niveau des PC» a poursuivi Reto Wyss. Si le Conseil des Etats ne corrige pas la réforme, surtout en ce qui concerne les aides au loyer, le bilan sera négatif à un point tel qu'il faudra saisir le référendum.

Les participants à la journée ont confirmé qu'aujourd'hui, environ un quart des pensionnés de la VPT sont dépendants des PC, et ce quota risquera bien d'augmenter à l'avenir si les rentes baissent. «La réduction des PC équivaut à une baisse

directe du niveau de vie et c'est pourquoi elle doit être limitée absolument. Ou sinon il faudra la combattre par un référendum!»

Une enquête réalisée auprès des personnes présentes sur les prestations offertes par leur ancien employeur sous forme de cartes FVP, d'invitations ou de contributions à des excursions, de repas annuels etc. a montré quelques différences entre les entreprises mais aussi que des économies ont été réalisées durant les dernières années à cet endroit également, alors que les salaires des managers n'ont pas cessé d'augmenter. «Nous tous au SEV, les actifs comme les pensionnés, nous allons tout entreprendre pour que ces prestations ne baissent plus mais qu'au contraire, elles augmentent», a af-

firmé le président central VPT Gilbert D'Alessandro.

Dans le comité de la branche des pensionnés, Eric Russi (VPT Matterhorn Gotthard) a été élu pour succéder à Felix Murk (VPT RhB) à fin 2018.

Le président SEV Giorgio Tuti a expliqué pourquoi une réattribution de la concession pour le trafic grandes lignes serait fatale pour les conditions de travail

et les transports publics: fini la coopération, au lieu de cela une concurrence se ferait au détriment du personnel et de la qualité et cela ouvrirait les portes à des colosses comme la DB.

La branche des pensionné-e-s de la VPT se réunira de nouveau le 13 mars 2019 à Olten (et non pas le 14 mars comme cela a été annoncé sur place).

Markus Fischer

## Les économies votées par le National

- Les PC doivent être remboursées après le décès s'il y a encore de la fortune à disposition. (= 230 mio.)
- Celles et ceux qui ont plus de 100 000 francs de fortune (sans tenir compte du logement propre) n'ont plus droit aux PC. Pour les couples la limite est de 200 000 francs. (= 130 mio.)
- Les franchises baissent pour les personnes seules de 37 500 à 25 000 francs et pour les couples, de 60 000 à 40 000 francs. Si ces limites sont dépassées, une part du montant peut être considérée comme revenu, dans une mesure pouvant aller de 1/15 à 1/5. En cas de propriété du logement, la franchise reste fixée à 112 500. (= 120 mio.)
- Les PC minimum ne se montent plus qu'à 60 % des primes moyennes de caisse maladie. Jusqu'ici, la plupart des cantons prenaient en charge les primes moyennes. (= 114 mio.)
- Seuls celles et ceux qui ont cotisé au minimum 10 ans à l'AVS reçoivent les PC. (= 90 mio.)
- Pour le calcul des PC, le revenu complet de l'époux ou de l'épouse est pris en compte, jusqu'ici étaient pris en compte les deux-tiers seulement. (= 50 mio.)

Avec d'autres réductions, on arrive au total de 700 millions de francs.

Fi

## Séance du comité central VPT les 21 / 22 mars 2018 à Marly

L'assemblée de printemps du CC VPT s'est déroulée dans la patrie du président central. Ce fut l'occasion d'accueillir Laurent Juillerat, nouveau membre du CC, de la branche Rail. Force nous a été de constater que les temps sont difficiles. Les CFF sont arrivés aux négociations CCT avec des projets de démantèlement jamais vus auparavant. Comme la CCT CFF aura certainement des répercussions sur les CCT des compagnies privées, nous assurons notre soutien aux collègues des CFF dans leur

campagne contre ces projets de démantèlement. Aux TPG aussi, on a observé le développement d'une nouvelle situation conflictuelle. Nous suivons avec attention ce qui se passe et soutiendrons nos collègues de Genève si nécessaire. René Schnegg a donné des informations sur les activités de recrutement. Une fois de plus, nous avons réalisé la difficulté de recruter suffisamment de nouveaux membres. Il a encouragé chacun à ne pas baisser les bras avec le

recrutement, car l'union fait la force. Cet appel ne s'adresse pas seulement au CC mais bien à tous les membres. Ensuite il a donné des informations au CC concernant le centenaire du SEV en 2019 et les diverses activités qui sont prévues. Les journées VPT sont la source de grandes préoccupations pour le CC. Chaque année, le nombre de participants diminue. Nous avons cherché des idées pour raviver l'intérêt de jeunes membres en faveur de tels événements.

Roger Maurer a présenté les comptes de la sous-fédération sur lesquels nous devons voter à l'assemblée des délégué-e-s en mai. Lors de la deuxième journée, le CC a eu la visite de Martin Allemann qui a donné des informations sur la situation de la révision LDT et l'ordonnance. Sa présentation était très intéressante et il est clair que des négociations vont s'imposer pour de nombreuses entreprises. Les secrétaires auront du pain sur la planche et devront négocier avec les

entreprises car celles-ci vont certainement profiter de la révision pour demander des adaptations de la CCT. Pour les entreprises qui n'ont pas encore de CCT, il serait grand temps d'en négocier une. En effet, dans la LDT révisée, il y a quelques points qui ne sont possibles qu'avec des accords avec le personnel. La LDT révisée entrera probablement en vigueur le 1.1.2019. Dès que le texte définitif sera disponible, les sections et les membres seront informés.

Christoph Locher

## ■ Séance du comité central TS

## «Nous sommes prêts à défendre notre CCT»

**Le comité central (CC) s'est réuni le 16 mars à Aarbourg pour sa première séance 2018. Le thème d'actualité était les revendications démesurées des CFF lors des négociations CCT (voir aussi en page 2).**

Nous considérons que la CCT actuelle doit être défendue et que nous devons faire preuve de résistance. Pour cette raison, lors de cette séance CC nous avons également abordé la question de la mobilisation et des mesures possibles.

Nous avons malheureusement dû prendre connaissance de la très mauvaise ambiance parmi le personnel dans tous les sites de maintenance depuis l'introduction des nouveaux profils

professionnels. On constate aussi une grande fluctuation de personnel dans certains lieux de service, pour toutes sortes de raisons. Il y a en outre aussi la nouvelle version écourtée de l'évaluation du personnel appliquée cette année pour la première fois sous cette forme qui a donné lieu à quelques discussions. On doit se demander si une évaluation du personnel aussi allégée a vraiment encore un sens, ou bien si ce ne serait pas mieux de mener à l'avenir plutôt une discussion sur le développement personnel.

## ■ Situation des négociations CCT

Les revendications CCT démesurées des CFF et de CFF Cargo ont amené de l'incompréhension et de la consternation parmi les délégués à la conférence CCT du 21 février 2018. Merci aux CFF pour

leur reconnaissance pour les efforts accomplis par le personnel constamment en sous-effectif presque dans tous les domaines! Est-ce vraiment la bonne manière pour les CFF d'atteindre l'objectif visé d'être «un employeur 1ère classe» et de rester attrayant sur le marché du travail? (cf. contact.ch n°3)

## ■ Assemblée des délégués TS

Les préparatifs de l'assemblée des délégués du 25 mai 2018 à Winterthur sont bientôt terminés. Nous recevrons des orateurs intéressants. De CFF Cargo ce sont Roland Seidel et Urs Gähwiler qui viendront nous parler de la situation à la maintenance des véhicules chez Cargo.

Le deuxième exposé sera proposé par le président du groupe consultatif du personnel de la

maintenance de l'ETF, section rail, Werner Schwarzer. Il nous informera de la situation de la certification du personnel de la maintenance pour les véhicules sur rail et leurs composants dans l'Union européenne.

Actuellement, divers sièges ne sont pas occupés dans la commission du personnel de la division Voyageurs. Il y aura donc des élections complémentaires au 1er juillet 2018 dans diverses circonscriptions électorales. Les collègues intéressés peuvent s'annoncer pour les postes à pourvoir jusqu'au 8 avril.

Vous trouverez des informations détaillées et la documentation nécessaire sur la page intranet prévue à cet effet par les CFF, ou sinon vous pouvez vous adresser au président central.

## ■ Recrutement crucial

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 136 nouveaux membres. La sous-fédération arrive ainsi à un effectif de 2328 membres. Claude Meier nous a aussi montré l'évolution démographique de la sous-fédération. Dans les deux prochaines années, en considération des modèles d'avenir, la sous-fédération pourrait perdre dans le pire des cas env. 280 membres. Cela signifie que durant les deux années à venir, les départs en retraite devront être pris en compte pour fixer les objectifs de recrutement et il faudra essayer de les compenser.

Service de presse - TS

## ■ PV Biel/Bienne: assemblée du 15 mars

## Sur fond d'élections

Notre président Ruedi Flückiger a pu rapidement suivre les points de l'ordre du jour. Les comptes 2017, avec le résultat des festivités du 100e anniversaire de la section, et le budget 2018 ont été acceptés avec des remerciements au caissier Heinz Lüthi. Par les démissions et surtout les décès, le nombre des membres de notre section diminue chaque année. Fin février, notre section comptait encore 598 membres dont 85 âgés de 90 ans ou plus. Nous n'enregistrons que très peu d'admissions. Un membre a été désigné pour participer à l'AD-PV du 8 mai à Bâle et une membre a été nommée à la CG (merci Thérèse). Ruedi a ensuite présenté plus en détails le voyage de la section du 16 août 2018 qui nous conduira à Champéry. Il a incité les membres à participer aux élections du Conseil exécutif et du Grand Conseil bernois du 25 mars prochain et il a invité chacun à aller visiter l'exposition «1918 Guerre et Paix» au Nouveau Musée de Bienne, ouverte jusqu'au 30 décembre 2018, qui présente la grève générale de

1918 et qui est un événement clé de l'Histoire suisse.

Robert Drewes nous a ensuite brièvement informé sur l'initiative populaire pour une concurrence loyale, qui protège les PME et les salariés du canton de Berne lancée le 3 mars 2018 par l'Union syndicale suisse et a demandé aux membres présents de la soutenir par leur signature.

Bruno Pauli, un rentier de Nidau, nous a présenté une activité commerciale qui peut conduire jusqu'à 30% d'économie sur le prix d'achat des marchandises par rapport à d'autres commerces. Il a essayé de nous expliquer comment et pourquoi cela est possible. Des renseignements supplémentaires à ce sujet peuvent être obtenus chez Nadja Drewes à son e-mail: adjana@gmx.ch.

La rencontre a été encadrée par les chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés sous la direction de Willi Lack. À 16h. Heinz Lüthi a clos l'assemblée. Le temps restant pour les discussions amicales a malheureusement été trop court.

Robert Drewes, adap. fr.: J.-C. Amiet

## ■ Sous-fédération PV

## Prix des cartes multijours réhaussés

Après avoir ordonné l'imposition de l'AG-FVP pour 2016, la Conférence suisse des impôts (CSI) critique depuis longtemps le rabais, trop élevé à ses yeux, consenti par les entreprises de transport public à leurs collaborateurs sur les cartes multijours FVP: il s'agit à son avis de «fringe benefits» (avantages en nature) qui sont soumis à l'obligation de payer

des impôts. Le SEV a été informé par les CFF le 16 mars que la CSI ne tolère plus le rabais «trop élevé» actuel. L'Union des transports publics a décidé de renchérir les cartes multijours FVP. Dès le 1er juin 2018, leur prix sera: 2e cl. 225 fr. (au lieu de 190 fr.), 1ère cl. 381 fr. (320 fr.), surclassément 156 fr. (130 fr.). La PV-SEV ne saurait être d'accord

avec ce renchérissement et cette nouvelle dégradation pour les pensionné-e-s. Mais comme il s'agit d'une décision, elle ne peut malheureusement rien entreprendre pour s'y opposer. Nous recommandons à nos membres de se procurer jusqu'à fin mai une réserve de cartes multijours au prix actuel (leur validité est de trois ans).

CCPV

## ■ Comité central RPV à Dornach

## Indignation face à la direction des CFF

## Les dossiers CFF, SEV et CoPe au menu.

D'autres mauvaises nouvelles continuent d'arriver avec les CFF. La suppression de 800 postes chez CFF Cargo a déclenché une première vague d'indignation. Une fois de plus, c'est principalement le secteur productif qui a été touché dans l'entreprise, soit le personnel de la manoeuvre. Puis est arrivé une nouvelle source de mécontentement: le manque de reconnaissance que témoignent les CFF envers leurs collaborateurs. Au contraire, ils torpillent la CCT, procèdent à des

coupes, suppriment la garantie salariale, réduisent les primes d'ancienneté et les indemnités de nuit, etc. Toutes les informations ont été communiquées publiquement et peuvent être consultées sur le site internet du SEV. Le comité central a décidé de discuter lors de l'Assemblée des délégués des mesures et des actions à entreprendre. Le nouveau logo SEV a été présenté (comité SEV en page 4).

L'effectif des membres à la RPV est de 1289 au 31.12.2017. 65 nouveaux membres ont été recrutés, dont 32 provenant de la section Zurich. Le CC a adressé

ses félicitations. Les comptes 2017, le budget 2019 et le rapport annuel ont été présentés. Lors de l'assemblée des délégués, des candidats ont été trouvés pour le poste de coordinateur pour la conférence CCT, pour la CG SEV et la commission centrale. La journée de migration aura lieu le 26 octobre à Olten et sera placée sous le thème du racisme. Des élections se dérouleront à divers endroits dans la CoPe trafic voyageurs et le domaine de la mise à disposition des trains (ZBS). Des remerciements sont adressés à la section Bâle pour la parfaite organisation. RPV

## Femmes

### Mercredi 18 avril ■ Table ronde romande

18h  
Hall central  
Gare de Lausanne

Voici les nouvelles dates pour 2018 concernant la table ronde de Lausanne le mercredi 18 avril, le samedi 25 août, le mercredi 10 octobre et le mercredi 12 décembre. Comme d'habitude, venez avec un maximum de bonne humeur. Vous pouvez me contacter au 079 484 27 31.

*Esther Geiser*

### ■ PV Fribourg

## Nouveau vice-président

Lors de l'assemblée de printemps du 20 mars 2018 au NH Hôtel Fribourg, fréquentée par 38 personnes, la section comptait 316 membres. En une année, 18 membres sont décédés, 15 nous ont rejoints, deux ont été transférés et cinq ont démissionné.

Les visiteuses ont effectué neuf visites aux nonagénaires, 22 dans les homes, six dans les hôpitaux et cinq au domicile de membres atteints dans leur santé.

Après avoir effectué cette tâche durant 15 ans, Eveline Lambert arrête à fin 2018. Avis aux amateurs.

Les comptes 2017 bouclent par un léger bénéfice. Quant au 100e de la PV Fribourg, il se solde par un résultat équilibré grâce notamment à un don du SEV.

Notre vice-président, Franz Rohner passe la main après avoir fonctionné durant neuf années. Jean-Pierre Neuhaus rend un vibrant hommage à ce parfait bilingue et organisateur de sorties hors pair. Il est remplacé dans cette

fonction par Jean-Michel Gendre qui se présente et annonce que la sortie annuelle aura lieu le mardi 19 juin 2018 aux Rochers-de-Naye.

La sortie de la commission d'animation aura lieu le 15 mai prochain par la visite de Roland Biscuits SA à Morat (voir annonce ci-contre).

Avant de conclure, Jean-Pierre Neuhaus annonce que, suite à un accord entre l'UTP et la CSI (Conférence suisse des impôts), le prix des CJ multi FVP augmentera le 1er juin prochain, passant de 190 à 225 francs en 2e classe, et de 320 à 381 en 1ère. Le président encourage chacune et chacun d'en acheter avant cette date.

Puis il passe la parole à notre invité, Vivian Bologna, journaliste et chef de la Communication au SEV. Ce dernier est notamment partisan de mieux utiliser les ressources afin d'améliorer la communication, par le biais, entre autre, des réseaux sociaux. Son intervention intéressante suscite de nombreuses questions.

*Le secrétaire*

## Décès

**Allemann Maurice;** (Né en 1946); chef de train, Posieux, PV Fribourg.

**Amstein René;** (1935); Assistant de gare, Basadingen, PV Winterthur-Schaffhausen.

**Capt Ferdinand;** (1934); Ee pens, Renens VD, PV Vaud.

**Crettenand Marcelle;** (1927); veuve de Meinrad, Riddes, PV Valais.

**Cuche Louis;** (1934); Mv pens, Colombier NE, PV Neuchâtel.

**Doudin Charles;** (1946); Chef de station, Renan BE, PV Jura.

**Farquet Gilbert;** (1934); chef d'équipe, St-Maurice, PV Valais.

**Ferrel Jean;** (1931); Monteur spécialiste, Pully, PV Valais.

**Gilomen Jean;** (1926); Chef de train, Bienne, PV Biel-Bienne.

**Hofer Hedi Rosa;** (1921); veuve d'Ernst,

Brügg BE, PV Biel-Bienne.

**Leuenberger Jean-Pierre;** (1928); Mec pens, Onex, PV Genève.

**Menetrey Louis;** (1929); La Plaine, VPT TPG Retraité-es.

**Monney Emile;** (1939); Châtel-St-Denis, VPT tpf Autobus.

**Mottiez Clement;** (1921); Chef de groupe, Massongex, PV Valais.

**Perriraz Reynold;** (1938); Conducteur de tracteur sur rail, Grandson, PV Vaud.

**Ramunno Carmine;** (1961); Ouvrier spécialiste, Le Mont-Pèlerin, VPT MOB.

**Reymond Roger;** (1933); Monteur spécialiste, St-Maurice, PV Valais.

**Rossier André;** (1916); Ch de train pens, Ecublens VD, PV Vaud.

**Zimmermann Irène;** (1924); veuve d'Urban, Glis, PV Valais.

## Sections

### Judi 19 avril ■ tpf urbain

19h

**Assemblée générale**

Assemblée générale annuelle de printemps au dépôt de Chandolan

### Judi 26 avril ■ tpf Autobus

20h à

La Pinte de Farvagny

**Assemblée générale**

Une collation sera servie après l'assemblée.

### Lundi 30 avril ■ VPT-LEB

19h

Salle Polyvalente Echallens

**Assemblée générale**

Venez nombreux et nombreuses!

## Pensionnés

### Mardi 10 avril ■ PV Genève

14h30

Université ouvrière de Genève pl. des Grottes 3

**Assemblée générale**

Vous êtes cordialement invités et invitées à participer à l'assemblée générale.

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*

### Mardi 15 mai ■ PV Fribourg

route de Fribourg 49, à Morat.

Début de la visite à 9 h30 précises, fin à 11 heures.

**Visite de la fabrique Roland à Morat**

La commission d'animation vous convie à la visite de la fabrique Roland. Horaire des trains:

Dép. de Fribourg à 8 h 32, arr. à Morat, 9 h 02.

Dép. de Payerne, 8 h 18, arr. à 8 h 38.

Chaque participant est responsable de son titre de transport. Parking à disposition (places rouges pour visiteurs). Nombre de personnes limité à 30 pour la visite. Entrée 10 francs. En échange, chacun recevra un bon pour acheter l'équivalent en produits à la fin de la visite.

Pas d'appareil de photos, pas de portable. Affaires personnelles déposées dans un local fermé à clé. Repas de midi organisé par les accompagnateurs (proche de la gare) à la charge de chacun. Comme d'habitude, la section offrira les cafés. Rentrée au gré des participants.

**Inscriptions** jusqu'au mardi 1er mai auprès d'Eric Pont, tél. 026 660 59 63, mail niri@sunrise.ch, ou de Joël Terrapon, tél. 026 660 53 70, terrapon.joel@bluewin.ch.

*La commission d'animation*

### Judi 17 mai ■ PV Neuchâtel et Jura

Train à 9h22 pour Lyss depuis Bienne

**Course pédestre Wahlendorf-Frienisberg-Schüpfen**

Horaires des trains: à 8.32 depuis la Tchaux, 8.59 depuis Neuchâtel. Bienne dép. 9.22 pour Lyss puis bus Wahlendorf. Parcours pédestre Wahlendorf-Frienisberg 5 km - Menu du jour au Restaurant Hirschen - Parcours pédestre 5 1/2 km jusqu'à Schüpfen. Possibilité d'effectuer qu'un des deux parcours.

Programme détaillé et **inscriptions**: 032 725 62 88 ou renevey26@gmail.com - Les membres PV des autres sections sont les bienvenus.

### Mercredi 6 juin ■ PV Vaud

dép. 7h15 d'Yverdon  
dép. 8h de Lausanne

**Croisière sur le lac de Vouglans**

Arrêt café-croissant, dès 11h30, embarquement pour une croisière sur le lac de Vouglans, Repas de midi à bord avec forfait boissons (entrée, plat principal, fromages et dessert) Dès 14h20, en car pour Clairvaux-les-Lacs, visite libre des maquettes à nourrir et courir le monde, puis retour par les Rousses - Nyon - Lausanne, vers 18 h 30 et Yverdon-les-Bains. Prix: 100 fr. par personne, T.T.C. Se munir d'une pièce d'identité et d'euros.

**Inscriptions** jusqu'au 30 avril 2018: michel\_cavin@yahoo.fr ou sev-pv@bluewin.ch ou par Tél. 021 866 63 90 - ou-poste : Michel Cavin - Grand-Rue 2 - 1148 Moiry (VD).

## Angle droit

## La violation d'un droit d'être entendu peut coûter cher

**En fin d'année dernière le Tribunal fédéral (TF) s'est penché sur une affaire de violation grave et qualifiée des règles de la circulation routière, sous l'angle du reproche de non-respect du droit d'être entendu.**

En avril 2016, Xavier avait été condamné à une longue peine avec sursis et à une lourde amende, pour violation grave des règles de la circulation routière et de ses devoirs en cas d'accident. Xavier avait recouru, mais le Tribunal cantonal avait rejeté sa demande d'audition d'un témoin ainsi que son recours et confirmé la décision de première instance. Condamné pour gros excès de vitesse au volant de sa voiture ainsi que pour conduite dangereuse ayant provoqué un accident et d'avoir

quitté les lieux sans s'arrêter, Xavier recouru donc au TF et demande son acquittement de ces infractions. Il invoque en premier lieu une violation de son droit d'être entendu quant à sa demande d'audition d'un témoin.

Le droit d'être entendu, c'est notamment l'obligation, pour une autorité ou un juge, de motiver ses décisions, afin que l'on puisse les comprendre, les contester et exercer ses droits de recours. Pour satisfaire à ces exigences, il suffit de mentionner, au moins brièvement, les motifs sur lesquels le raisonnement est fondé. Pas besoin de se prononcer sur tous les arguments des parties, mais seulement sur les questions décisives. Le droit d'être entendu est une garantie de nature formelle, dont la violation peut entraîner l'annulation de la décision attaquée, indépendamment des

chances de succès du recours sur le fond.

En cas de recours, le Tribunal prend en compte les preuves versées au dossier pendant toute la procédure, ainsi que les preuves complémentaires nécessaires au traitement du recours. Un juge peut refuser des preuves nouvelles, s'il considère qu'elles ne seront pas de nature à modifier le résultat de celles déjà administrées. Ce refus d'instruire ne viole le droit d'être entendu des parties que si l'appréciation anticipée est arbitraire.

Xavier avait demandé à la cour cantonale l'audition d'un témoin, passager de son véhicule. Mais la Présidente avait rejeté cette demande sans la motiver. Ainsi, Xavier ne pouvait pas comprendre les motifs justifiant le refus d'entendre ce témoin. Il ne pouvait donc pas se rendre compte de la portée de la décision et la

contester. Dans ces circonstances, le TF a considéré que le droit d'être entendu de Xavier avait été violé. Par ailleurs, dans son recours, Xavier contestait aussi d'autres éléments, la vitesse et la position du véhicule accidenté, que le tribunal cantonal avait considérées comme choses acquises.

Le TF a considéré que la cour cantonale aurait dû expliciter, même sommairement, ses arguments et ne pas se contenter de reprendre les éléments du premier jugement. La cour cantonale a de ce point de vue également violé le droit d'être entendu du recourant.

Le recours de Xavier est ainsi admis. l'autorité cantonale pour nouvelle décision. Une indemnité de 3000 francs est versée à son avocat pour ses frais.

*L'équipe de la protection juridique*

## EN VITESSE

## Du changement à l'USS

■ Gabriela Medici (32 ans) a entamé cette semaine ses activités de secrétaire centrale de l'USS responsable du domaine des assurances sociales.



C'est à l'unanimité qu'en janvier dernier, le Comité de l'USS a élu la juriste zurichoise à la succession de Doris Bianchi. Elle avait dirigé le centre de compétence pour les droits humains de l'Uni de Zurich. **USS**

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 211 ex. (total 40 995 ex.), certifié REMP au 20.10.2017

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, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.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 26 avril

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 19 avril à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 17 avril à 10h

## HELVETIA

## La bonne assurance pour mieux apprécier le plaisir de conduire

*J'aimerais m'acheter un scooter. Un bon moyen de me rendre à la gare rapidement et facilement en été avant de prendre le train pour aller au travail. Que dois-je prendre en compte pour les assurances?*

Dans un premier temps, vous avez besoin d'une assurance responsabilité civile pour votre scooter. Elle est obligatoire pour les deux-roues motorisés, comme pour les voitures. D'ailleurs, cela s'applique aussi aux vélos électriques portant une plaque d'immatriculation jaune, c'est-à-dire bénéficiant d'une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. En complément, on recommande au moins une assurance casco partielle, qui couvre le vol. Cela vaut également pour les vélos électriques susmentionnés, car ils ne sont plus couverts

par l'assurance inventaire du ménage.

Comme pour la voiture, vous pouvez également ajouter une protection du bonus. Ou encore la protection des réductions de prestations en cas de faute grave. A noter que cette protection ne s'applique pas en cas d'influence de drogues et d'une aptitude à la conduite limitée par d'autres substances. Même chose en cas de délit d'excès de vitesse, où des réductions de prestations sont à prévoir malgré le supplément versé.

Pour les grosses cylindrées en particulier, il convient dans certains cas de prévoir des assurances pour les accessoires, notamment si le prix de l'engin dépasse ainsi nettement le prix du catalogue. Il est également possible de prévoir une assurance pour

l'équipement personnel tel que le casque ou une combinaison en cuir.

Une assurance assistance intervient si vous tombez en panne ou avez un accident lors de vos déplacements, et que vous-même et votre moto devez être transporté-e-s à la maison.

Si vous êtes blessé-e lors d'un accident, l'assurance accidents obligatoire prend en charge les frais de guérison. La perte de gain est également couverte, mais seulement à 80% de votre salaire. Et vu que, le cas échéant, votre passagère ou passager bénéficie d'une assurance insuffisante contre une perte de gain, une assurance accidents privée peut constituer un complément judicieux.

Même avec une protection d'assurance optimale, mieux

vaut éviter les pannes et accidents en confiant régulièrement votre engin à un professionnel qui se charge de l'entretien. Une conduite appropriée est également recommandée. Surtout après la longue pause hivernale, l'achat d'une nouvelle motocyclette ou d'un nouveau casque, il convient dans un premier temps d'effectuer des trajets courts pour s'habituer avant de se lancer dans des tournées plus longues. Même pour des trajets de courte durée direction la gare, il est préférable d'adapter la conduite à la circulation et aux conditions météorologiques. En effet, même en cas de protection d'assurance optimale, les pannes et les accidents entraînent souffrance et colère.

[www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)

Navigation sur le Lac Majeur : c'est reparti

# Les matelots restants ont été réembauchés



On navigue à nouveau sur le Lac Majeur au Tessin, mais sans oublier la lutte.

**Enfin le dimanche 25 mars les bateaux ont recommencé à naviguer sur le Lac Majeur. Des 32 ex-employés NLM, il ne reste qu'une petite vingtaine de matelots. Effectivement, suite à la totale incertitude concernant la mise sur pied du consortium, une dizaine d'entre eux a décidé de se réorienter professionnellement. Les syndicats ont déjà demandé à la direction de la SNL de démarrer des négociations pour la convention collective de travail.**

On peut dire que ce n'est pas un démarrage en fanfare. Les mêmes bateaux tellement critiqués durant les dernières années ont été mis à flot et l'offre a été réduite au lieu d'être améliorée. Pour le moment le service de navette Locarno - Magadino est garanti mais pas encore celui pour les îles de Brissago.

Les débuts se sont faits dans la précipitation, avec des visites médicales de dernière minute pour les employé-e-s de l'ex-NLM et une prise de service lundi 26 sans uniforme puisque la livraison n'a pas encore pu être effectuée, les mesures ayant été prises il y a peu de temps. Il a fallu quand même lever l'ancre et absolument tout doit être organisé depuis le début. Selon le porte-parole Société de navigation du lac de Lugano (SNL) Davide

Bartolini, il faudra un peu de temps jusqu'à ce que les courses complètes soient rétablies sur le bassin suisse du lac. Cependant, nous l'avons souligné plus d'une fois, le délai à disposition était amplement suffisant pour mettre sur pied le consortium: la grève s'est terminée au milieu de l'été passé et en mai 2016 déjà, un protocole d'accord a été signé entre le ministre Doris Leuthard et son homonyme italien Graziano Delrio, établissant une coopération bilatérale afin de promouvoir la navigation sur les lacs Majeur et de Lugano.

Les matelots ont toujours été prêts à s'engager pleinement et ils le feront à l'avenir encore. Ils sont toutefois conscients qu'il ne sera pas possible de maintenir le service public et d'améliorer l'offre touristique avec un effectif aussi réduit.

Quelque chose devra donc être entrepris au niveau du personnel afin qu'une amélioration des services puisse avoir lieu, comme cela a été promis plus d'une fois.

Le syndicat a quant à lui demandé à la direction SNL d'entamer des négociations en vue de conclure une CCT, comme cela avait été convenu le 16 juillet dernier avec le Conseil d'Etat lorsque la grève avait été levée. La CCT entera en vigueur au 1er janvier 2019. Grâce à la grève, les matelots de l'ex-NLM ont gagné le droit d'être réembauchés dans le consortium avec le même salaire pour 2018. La différence entre le salaire de la SNL et celui de la NLM fait l'objet d'une garantie financée par les 200'000 francs octroyés par le canton et les 50'000 francs de la municipalité de la Ville de Locarno.

Angelo Stroppini

## UN FUTUR À IMAGINER

Enfin, ils ont déclaré tous les deux: oui, je le veux. Il aura fallu neuf longs mois pour en arriver à cette union. Des mois durant lesquels nos forces physiques et mentales ont été mises encore une fois à rude épreuve. Nous resterons marqués à jamais par cet événement qui a profondément et irrémédiablement ébranlé notre âme, nos certitudes, notre confiance envers ceux qui ont continué durant tout ce temps à profiter à nos dépens de la précarité de notre situation, pour servir uniquement leurs propres intérêts.

Parce que, rappelons-le, depuis le 1er janvier nous étions sans emploi jusqu'au 25 mars, date à laquelle le consortium italo-suisse est devenu opérationnel. L'histoire de ce consortium, qui s'est constitué le 13 mars entre la Société de navigation sur le Lac de Lugano (SNL) et la Gestion gouvernementale de la navigation sur les lacs italiens (GGNL), ressemble beaucoup à l'un de ces mariages arrangés où les chefs de famille, faisant front commun, inébranlables, obligent du haut de leur pouvoir les futurs mariés à s'unir dans une nouvelle vie, sans même leur donner la possibilité de mieux se connaître, ni de partager le même espace ou d'essayer de vivre ensemble durant un certain temps sous le même toit, juste pour voir l'effet que ça fait.



C'est pour cette raison que la constitution du consortium a été reportée plusieurs fois: tout d'abord prévue au 1er janvier, elle a été renvoyée au 1er mars, puis au 13 mars. Alors soyons réalistes: si, au début de ce projet, il semblait y avoir une étincelle entre les deux protagonistes, un coup de foudre, l'amour au premier coup d'oeil, avec le temps qui passe et après d'innombrables rebondissements, toute cette passion initiale semble s'être déjà évanouie. Toutefois, les grands chefs de famille le répètent à maintes reprises, il n'y avait aucune autre alternative, aucun plan B. Ce mariage devait donc avoir lieu à n'importe quel prix!

Aujourd'hui, après avoir observé en spectateur attentif et intéressé et suivi de près tout le parcours qu'il a fallu effectuer pour assister au «plus beau jour de leur vie», je me pose spontanément diverses questions: est-ce que ce mariage va durer? Et s'il dure, est-ce que ce sera un mariage heureux? Pour l'instant tous les doutes sont permis: la confusion est actuellement totale en ce qui concerne les tâches qui seront attribuées au personnel (dont l'effectif est en chute libre: de 34 à 18 collaboratrices et collaborateurs), l'uniforme qu'il portera, la programmation des tours, le déroulement des courses que ce soit pour les trajets de lignes ou touristiques, la gestion des billets. La saison va pourtant bientôt débuter... En ce qui nous concerne, la prochaine étape importante sera la mise sur pied d'une convention collective que nous espérons digne, sérieuse, alignée sur les autres CCT adoptées dans la branche de la navigation, et qui saura nous donner un peu de sérénité pour l'avenir car nous en avons grand besoin.

Vraisemblablement, une bataille longue et pleine d'obstacles nous attend mais si nous restons unis, nous pourrions obtenir un bon résultat. Nous sommes prêts comme toujours à participer de manière compétente et professionnelle, à mettre sur la table des négociations notre expérience acquise durant toutes ces années de bons et loyaux services, et aussi notre lien profond et sincère avec le territoire où nous vivons, ainsi que notre volonté de faire du lac Majeur le fleuron du tourisme dans notre région.

Gianluca Carini

Première  
en exclusivité

## Voyager comme autrefois sur la ligne du Gothard

Avec sifflet et  
bruits de train



Profitez heure après heure d'un petit  
spectacle ferroviaire!

### LA LOCOMOTIVE À VAPEUR PASSE



### À CHAQUE HEURE PLEINE

Ne rêvez vous pas aussi parfois du bon vieux temps où tout était encore un peu plus calme et tranquille? Nous ne pouvons naturellement pas remonter le temps mais, chaque heure, nous pouvons faire entrer dans votre foyer un peu du charme romantique de la locomotive à vapeur.

### Artisanat d'art riche en détails

L'horloge murale «Voyage romantique en locomotive à vapeur» est fabriquée en pâte à sculpter de très haute qualité par des artisans d'art et est ensuite peinte à la main. Un mouvement à quartz indique l'heure avec précision et, quand le train sort du tunnel, le bruit d'une locomotive retentit. La mise en scène riche en détails et l'originalité de cette horloge murale vous font vivre quelque chose de très particulier auquel vous et ceux qui vous sont chers ne cesserez de prendre plaisir. **Commandez de préférence dès aujourd'hui cette horloge murale unique.**

Garantie de reprise de 365 jours

**BON DE COMMANDE EXCLUSIF**  
Répondez avant le 21 mai 2018

N° de référence: 59327 / 478-FAM03.01

Oui, je commande l'horloge murale  
«Voyage romantique en locomotive à vapeur»  
Je désire  une facture totale  mensualités

Nom/Prénom A compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

E-mail

Signature

Téléphone



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



Le contrôleur annonce  
l'arrivée du train à  
chaque heure pleine.

- Mouvement à quartz
- Peinte à la main
- En très belle pâte à sculpter
- Edition limitée
- Avec certificat d'authenticité
- En vente exclusive chez Bradford Exchange

Taille, incluant les poids  
26,7 x 57,5 x 22,2 cm (l x H x P)

Les effets sonores et l'animation peuvent  
être désactivés.

Alimentation de l'horloge avec une pile  
«AA»

Alimentation des effets sonores et de  
l'animation avec deux piles «D»  
(Les piles ne sont pas fournies.)

Prix du produit: Fr. 199.80  
ou 3 mensualités de Fr. 66.60  
(+ Fr. 16.90 Expédition et Service)  
478-FAM03.01

[www.bradford.ch](http://www.bradford.ch)  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Pour commande en ligne:  
n° de référence: **59327**

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