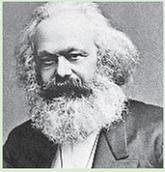


1818: naissance de Marx

Le sociologue Bernard Friot nous explique pourquoi Karl Marx reste très actuel.

Dossier, pages 6 à 8



Désengagement de CFF Cargo

La suppression des points de desserte serait catastrophique pour le Jura, Neuchâtel et Berne. Résistance aux CJ. Notre analyse.

Page 5



Points de vente CFF

Interpellations fédérale et cantonales contre les gares fantômes

Page 16

CCT CFF - 1400 cheminot-e-s dans la rue le 18 juin

Mobilisés pour la CCT!



A Lausanne quelque 400 personnes ont participé à la manifestation mise sur pied par le SEV. Un beau succès.

Quelque 1400 cheminot-e-s sont descendu-e-s dans la rue le 18 juin pour montrer leur attachement à leur CCT.

En Suisse romande, ils et elle étaient 500 entre Genève et Lausanne. Ailleurs, le succès était aussi de mise avec 300 personnes à Olten, 350 à Zurich ou en-

core 150 à Berne et une centaine à Bellinzone. Le message envoyé à la direction des CFF est clair. Pas question de faire des économies sur le dos du personnel. Une mobilisation placée sous le signe de l'offensive: «Le recul social ne se négocie pas, il se combat. Les cheminot-e-s mobilisé-e-s pour une bonne CCT». Tel était le message principal

adressé à la direction des CFF.

Sur des cartes postales accrochées à des ballons parties rejoindre un Andreas Meyer sur une autre planète, on pouvait justement lire que les revendications des CFF ne sont que mépris à l'égard du personnel. Comme le CEO des CFF est actuellement en congé sabbatique et intatteignable, peut-être que

l'un ou l'autre de ces messages lui parviendra-t-il, a-t-on ironisé du côté des manifestants.

La symbolique était claire, rappeler à une direction qui est sur une autre planète qu'elle ne vit pas dans le même monde que ses employé-e-s.

Le personnel des CFF dans la rue le 18 juin dernier

1400 cheminot-e-s dans la rue pour leur CCT

Aux quatre coins du pays le personnel des CFF a manifesté sa colère face aux attaques de la direction. Les négociations se sont poursuivies les 26 et 27 juin.

«La direction nous dit que le personnel coûte trop cher et qu'il a trop de vacances.» Le président du SEV, Giorgio Tuti, a posé le décor à Zurich devant 350 personnes qui saluent la combativité du SEV dans ces négociations.

Le propos de Giorgio Tuti intervient alors que le CEO des CFF, Andreas Meyer, est inatteignable, en congé sabbatique. Deux mois offerts par l'entreprise. Un congé qui passe mal chez le personnel alors que la direction veut sucrer une semaine de vacances aux employé-e-s dès 60 ans. Pour illustrer ce décalage, des ballons ont été lâchés avec des cartes postales «dont le message arrivera peut-être chez le CEO des CFF», a-t-on ironisé au sein des membres du SEV.

La communication des CFF se veut rassurante: la protection contre le licenciement ne serait pas touchée pour les métiers de monopole. Et pourtant, faut-il rappeler que seuls ceux et celles qui ont 15 ans d'entreprise et des niveaux d'exigences A à E seraient encore protégé-e-s par les desseins patronaux? «Autrement dit, mécanos, agents de train, régulateurs du trafic ou le personnel de la vente pourraient être licenciés pour raisons économiques», rappelle le secrétaire syndical René Zürcher.

A Lausanne, les quelque 400 participant-e-s ont assuré qu'ils ne lâcheraient rien, accompagnés pour l'occasion de la conseillère aux Etats vaudoise Géraldine Savary qui a appelé au respect du personnel. La suite? Elle dépend de l'avancée des négociations.

vbo
D'autres photos sur notre site www.sev-online.ch; des vidéos sur notre page FB.



Femmes à Lausanne. Genève ci-dessus



«Le recul social ne se négocie pas, il se combat» dit la banderole lausannoise



Lausanne



Genève



Genève



Lausanne

ÉDITO

Ballons rouges et gilets SEV à perte de vue, acclamations, sifflets... notre action de protestation du 18 juin (voir ci-contre) a donné un signal clair: nous avons montré que nous n'accepterons aucune détérioration de la CCT CFF / CFF Cargo, que nous sommes prêts à nous battre pour obtenir une CCT équivalente, que nous sommes tous solidaires afin de conserver de bonnes conditions de travail et un service public de qualité.

«Les cheminotes et cheminots luttent ensemble non seulement pour une bonne CCT mais pour un service public fort et de qualité.»

Manuel Avallone, vice-président SEV



Au cours de cette année, neuf points de vente CFF seront fermés (cf. Focus page 16). Le personnel de vente a déjà reçu des instructions pour aiguiller les clients vers les automates à billets et les canaux de vente numériques. On devra les y habituer, lentement mais sûrement, l'air de rien. Peu à peu, les personnes désertent les gares de notre pays, et les prestations disparaissent...

La situation n'est pas meilleure chez CFF Cargo. Des fermetures y sont prévues au changement d'horaire 2018/19. Plusieurs points de desserte sont menacés (cf. page 5). La clientèle saute déjà en marche du coûteux convoi Cargo qui roule tout droit vers sa voie de garage. Elle préfère s'en remettre aujourd'hui à la route... Ici aussi ce sont des services qui disparaissent. Sans les subventions de l'Etat, on n'y arrive décidément pas.

Les CFF ont reçu un mandat de prestations pour assurer le service public. Les gares de transbordement, les points de vente, l'accompagnement des trains... tout ceci fait partie du service public. Mais ce que l'entreprise nous propose actuellement, ce ne sont que démantèlements, restrictions et déshumanisation. A la longue, dans les milieux politiques aussi une opposition voit le jour contre cette évolution.

Notre mobilisation du 18 juin dernier a rencontré un vrai succès et l'intérêt médiatique était d'envergure, non sans raison. Car au final, les collègues des CFF ne se battent pas seulement pour leur CCT mais aussi pour préserver un service public fort! Ceci nous concerne tous.

Comité SEV

Adhésion gratuite prolongée!

Trois mois d'adhésion offerts. Cette action de recrutement a été prolongée jusqu'au 30 septembre par le comité du SEV, comme les négociations CCT CFF.

Les chiffres en hausse des adhésions au SEV ont poussé le comité à prolonger l'action en faveur des nouveaux membres des CFF. Ceux-ci ne paient pas leurs trois premiers mois de cotisations s'ils adhèrent d'ici fin septembre. Un geste qui vise à motiver les non syndiqués en cette période de négociations CCT CFF qui sont toujours très difficiles (voir l'action menée le 18 juin, pages 2 et 3). Bien sûr, le comité sait que la gratuité n'est qu'un élément permettant de soutenir les efforts de renforcement de notre

syndicat. Le positionnement du SEV dans les pourparlers étant le principal moteur de la progression du nombre de membres.

Bus longue distance: le SEV a écrit à l'OFT et à Eurobus

Le comité est aussi revenu sur les récentes annonces concernant l'arrivée de Flixbus sur le marché suisse par le biais d'une collaboration avec Eurobus qui exploite des lignes de bus grandes distances depuis le 10 juin. La vice-présidente du SEV Barbara Spalingereffectue les principales démarches du SEV dans ce dossier: «Nous avons écrit deux lettres, la première à l'Office fédéral des transports (OFT) pour avoir accès aux documents ayant conduit à l'octroi de la concession pour les trois nouvelles lignes de bus longue distance. Le but

Le SEV défend ta CCT bec et ongles.
Défends-la aussi. Rejoins-nous!

3 mois de cotisations offerts!

Les employé-e-s CFF qui adhèrent au SEV jusqu'à fin septembre 2018 ne paient pas leurs 3 premiers mois d'adhésion.



Profites-en!
Adhère maintenant!
sev-online.ch/adherer

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

étant notamment de connaître quels sont les usages de la branche qu'Eurobus doit respecter. La 2e missive est adressée à la direction d'Eurobus Swiss Express afin de convenir d'une rencontre. L'objectif étant de négocier une convention collective de travail.»

Organiser le personnel roulant

Et pour ceux qui se demandent pourquoi le SEV s'engage dans cette voie alors qu'il s'est opposé sur le principe aux bus longue distance, Giorgio Tuti a expliqué: «Les concessions sont désormais là. C'est donc notre rôle d'organiser le personnel roulant et d'en défendre les conditions de travail et salariales. Et ceci aussi dans l'intérêt de toute la branche des transports publics.»

Vivian Bologna

Grandes lignes

Fuite en avant de l'OFT

Le SEV critique fermement la décision de l'Office fédéral des transports (OFT) du 12 juin de diviser le trafic ferroviaire grandes lignes entre les CFF et le BLS. On ouvre ainsi la voie à une guerre juridique qui ne crée qu'incertitude.

Depuis le début des bisbilles autour des concessions ferroviaires longue distance, le SEV n'a cessé de souligner l'importance de coopérer pour le bien de l'ensemble du trafic ferroviaire suisse. «Nous sommes maintenant dans une situation d'incertitude. Ce qui aurait pu se discuter autour d'une table pourrait bien terminer devant un tribunal», regrette Giorgio Tuti, président du SEV.

Le SEV ne cesse d'affirmer que la concurrence débridée ne ferait que des perdants. «L'Office fédéral des transports veut pousser la Suisse à moyen et long terme dans une logique de concurrence sans s'appuyer sur une décision politique. Il est à craindre qu'une fragmentation du trafic longue distance induise de nombreux acteurs à ne plus vouloir desservir que les seules lignes rentables. C'est donc la qualité de l'ensemble du système ferroviaire qui est mise en péril, poursuit Giorgio Tuti. Le réseau suisse jouit pourtant d'une excellente réputation sur le plan international et reçoit les louanges de toute l'Europe.»

La décision de l'OFT engendre la reprise de deux lignes par le BLS - qui a annoncé ne pas faire recours, tandis que les CFF réfléchissent à un recours - où seul le contrôle sporadique est

réalisé. Le transfert de personnel pour fin 2019 demeure donc restreint pour l'instant. Tout cela pourrait être bien différent si d'autres lignes du trafic grande distance - avec accompagnement - devaient être transférées lors de la prochaine mise au concours de concessions.

«Tous ces transferts ne se feront pas aisément à la satisfaction de tous. On peut donc se poser la question si cela fait sens et qui en paye le prix», interroge Giorgio Tuti. Et cela vaut aussi pour tout le travail administratif lié aux demandes de concessions: «Nous exigeons donc une absolue transparence concernant les coûts de l'actuelle procédure!»

F/vbo

Manifestation des maçons le 23 juin

Pas touche à la retraite à 60 ans

18 000 travailleurs de la construction ont montré samedi 23 juin à Zurich qu'ils défendent leurs droits et leur dignité. Dans un vote, 93,1% d'entre eux se sont prononcés pour la grève si les entrepreneurs ne sont pas prêts à trouver des solutions. Les travailleurs de la construction sont en colère! La Société des entrepreneurs attaque les conditions de travail et la retraite à 60 ans. «Celui qui attaque la retraite à 60 ans porte atteinte à la dignité des maçons», a déclaré Nico Lutz, responsable du secteur de la construction d'Unia lors du rassemblement final sur l'Helvetiaplatz. Les entrepreneurs exigent un démantèlement de la retraite anticipée: la retraite à 62 ans ou 30% de rente en moins. Avec cela, plus personne ne pourrait se permet-

tre une retraite amplement méritée à 60 ans après des années d'un dur labeur sur les chantiers.

Les maçons se défendent également contre le démantèlement brutal de leur convention collective de travail. Selon les entrepreneurs, les salaires des travailleurs âgés devaient être réduits et leurs délais de congé raccourcis. De plus, ils devraient travailler encore plus longtemps, jusqu'à 50 heures par semaine avec moins de salaire.

Malgré une excellente conjoncture dans la construction, les entrepreneurs ont refusé toute hausse générale des salaires ces quatre dernières années. Une augmentation de salaire de 150 fr. est plus que justifiée.

Unia

Des points de desserte supprimés par CFF Cargo

Les marchandises du rail vers la route

Dès le changement d'horaire 2018/2019, CFF Cargo va fermer deux points de desserte dans l'Oberland bernois et onze au Jura. Quelles conséquences pour les clients?

Markus Jenni, responsable du centre de recyclage Avag, affirme que renoncer au rail permet d'éviter de transborder les marchandises à deux reprises sur une distance relativement courte, ce qui était insensé, surtout en matière de prix et pas forcément écologique. Toutefois, on peut se demander pourquoi CFF Cargo et Avag n'ont pas trouvé de terrain d'entente. Ont-ils vraiment cherché une solution? Est-ce que l'octroi de subventions aurait pu sauver le transport ferroviaire?

Le sel continue à voyager par le rail - mais jusqu'à quand?

Les salines de Suisse sont également touchées par la fermeture des points de desserte de l'Oberland. Le responsable logistique Jörg Dietiker explique que les 60-70 wagons-silo Ucs par année qui transportaient



Transport de déchets avec des wagons ACTS d'Interlaken Ost et Emmenmatt à Thoun, de l'histoire ancienne.

chacun 25 tonnes de sel à dégeler, autrefois par Interlaken Ost, passeront dorénavant par le point de desserte de Thoun. Il n'a pas encore été décidé si les quelques 12 wagons transitant par Emmenmatt par année pour Grünenmatt et approximativement 14 wagons pour Schüpbach vont être maintenus par le rail. La suppression du point de desserte de La Chaux-de-Fonds affecte également les salines: «Delémont n'offre malheureusement pas d'alternative valable vu que c'est trop éloigné», regrette Jörg Dietiker. C'est pourquoi 80-90 wagons par année seront transportés à l'avenir par camion. On peut également se demander si les salines resteront fidèles au rail quand les wa-

gons-silo Ucs devront être adaptés aux mesures antibruit dans deux ans. Pour les remplacer, on peut avoir recours aux conteneurs roulants d'ACTS. «Le rail devient toujours plus cher, mais pas le transport par camions», relève Jörg Dietiker. «Pour cette raison, la suppression de ces points de desserte ne nous pénalise pas vraiment sur le plan économique. Cependant, d'un point de vue écologique, nous aimerions poursuivre avec le rail.» Toutefois, en rallongeant le trajet entre la gare et les clients, ceux-ci vont finalement quand même opter pour le transport par la route. Ceci avec pour conséquence que les marchandises seront entièrement transportées par camion,

comme c'est le cas pour le sel à La Chaux-de-Fonds.

La filière du bois inquiète

Markus Brunner, directeur de ForêtSuisse, l'Association des propriétaires forestiers, ne cache pas son inquiétude devant la fermeture, prévue fin 2018, des gares de chargement pour marchandises longues (comme le bois) dans le Jura. Selon la liste qu'il a sous les yeux, La Chaux-de-Fonds et Le Locle (Col-des-Roches) sont concernés. Porrentruy et Alle ne seront desservis que ponctuellement, d'entente avec le client. Glovelier reste, semble-t-il, (encore) ouvert, mais une deuxième analyse est en cours qui laisse entrevoir d'autres fermetures. Toujours selon cette liste, trois gares de

chargement des Chemins de fer du Jura (CJ) seront également fermées: Le Noirmont, Les Breuleux et Les Reussilles. «Ces fermetures obligent les clients à effectuer des trajets de plus en plus longs pour acheminer ou retirer des marchandises dans les gares, ce qui rend le transport par rail de moins en moins attractif», déplore Markus Brunner. Il critique également le fait qu'il y ait déjà aujourd'hui trop peu de possibilités de chargement dans l'Oberland bernois, l'Emmental, les Alpes et Préalpes fribourgeoises, ainsi que dans les cantons d'Obwald et de Nidwald. A un point tel que dans ces régions riches en résineux, les camions doivent effectuer jusqu'à 50 km ou plus pour charger les troncs sur le train. En rallongeant ainsi le trajet entre la gare et les clients, ceux-ci vont quand même opter pour le transport par la route. Ceci avec pour conséquence que les marchandises seront entièrement transportées par camion, comme c'est le cas pour le sel à La Chaux-de-Fonds. **Markus Fischer-vbo**

«Le désengagement de CFF Cargo serait une catastrophe pour les Chemins de fer du Jura»

Les annonces de suppression de points de dessertes par CFF Cargo ont marqué l'assemblée générale des Chemins de fer du Jura (CJ), le 20 juin. Le président du Conseil d'administration, Maxime Jeanbourquin a parlé de catastrophe pour l'entreprise. Il faut en effet rappeler que CFF Cargo veut supprimer divers points de desserte dans l'Arc jurassien: Tavannes (Jura bernois), Glovelier et Porrentruy (Jura), La Chaux-de-Fonds (Neuchâtel). Autant de points de dessertes qui impactent les activités de transport de marchandises des CJ qui pèsent près de 1 million de francs de chiffre d'affaires pour elle, voie étroite et voie normales confondu-

es. Le bénéfice sur la voie normale a d'ailleurs été conséquent (158 000 fr.) notamment en raison de la ligne Porrentruy-Bonfol, en lien avec la décharge du même nom. Un bénéfice exceptionnel qui ne devrait toutefois pas de se répéter sur cette ligne.

Reste donc que les CJ s'activent sur divers fronts pour éviter que le secteur marchandises ne s'effondre en lien avec la stratégie de CFF Cargo, comme l'a expliqué son directeur Frédéric Bolliger: «Nous travaillons sur tous les fronts, afin de faire pression avec nos clients et les cantons commanditaires Jura, Berne et Neuchâtel pour que la décision de CFF Cargo soit reportée. Nous

réfléchissons aussi à une éventuelle reprise des activités de CFF Cargo par les CJ. Nous le ferons si les coûts sont couverts. Nous venons aussi de décider du lancement d'une étude d'évolution du transport de marchandises dans la région.»

En conclusion, le président a invité les actionnaires à parler autour d'eux des risques que fait peser la stratégie de CFF Cargo sur les CJ et qu'ils exercent la nécessaire pression politique.

De son côté, le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique salue la résistance affichée aux CJ et en appelle à l'étude approfondie des réponses de CFF Cargo. «Le trafic

des wagons isolés est abandonné par CFF Cargo qui ne veut faire que des trains blocs, sans qu'on sache exactement ce que cela implique. Cette stratégie d'abandon du secteur est un démantèlement qui sera catastrophique si elle se confirme. La volonté populaire est bafouée car au lieu de transférer les marchandises de la route au rail, on va assister à une recrudescence des camions sur les routes de l'Arc jurassien», met en garde Jean-Pierre Etique. Les CJ ont transporté quelque 92 000 tonnes nettes de marchandises en 2017 sur la voie étroite, soit l'équivalent de 3000 camions...

Vivian Bologna

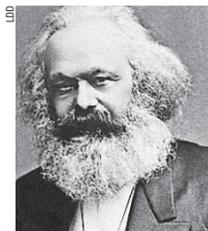
INFOS

CFF Cargo annonce qu'il a désormais analysé 14 points de desserte dans l'Oberland bernois. Dans la région jurassienne, 16 points de desserte ont été passés au peigne fin, dont deux dans le canton de Neuchâtel et 14 dans le canton du Jura, où CFF Cargo souhaite «concentrer son offre régulière sur le point de desserte de Delémont». CFF Cargo écrit encore que, même s'il ne subsistait finalement que cinq points de desserte sur les 16 qui ont fait l'objet d'une analyse dans le Jura, 80% du volume de transport par le rail pourraient tout de même être maintenus.

200e anniversaire de la naissance de Karl Marx

«L'émancipation des travailleurs doit être l'œuvre des travailleurs eux-mêmes.»

Statuts provisoires de l'Association Internationale des travailleurs, rédigés par Karl Marx en octobre 1864



Karl Marx

Marx, penseur capital pour le 21e siècle

Il y a 200 ans, le 5 mai 1818, naissait Karl Marx qui allait bouleverser la pensée philosophique et sociale de son temps. S'il a incontestablement marqué l'histoire des XIXe et XXe siècles, que reste-t-il aujourd'hui de l'auteur du «Capital»? Pour le sociologue Bernard Friot, sa pensée reste bien actuelle.

« Pourquoi Karl Marx est plus pertinent que jamais ». Dans la bouche d'un marxiste l'affirmation pourrait faire sourire. En l'occurrence elle vient de l'historien Adam Tooze dans un article qu'il a publié sous ce titre dans le *Financial Times*, la bible des banquiers de la City dans son édition du 4 mai dernier, la veille du bicentenaire de la naissance de Marx. La crise des subprimes en 2007 qui a vu le système fi-

nancier friser la banqueroute explique sans doute ce retour en force et en légitimité de Marx comme penseur des crises et des inégalités. Le quotidien économique britannique avait déjà attribué en 2014 son prix du meilleur livre économique de l'année au best-seller *Le Capital au XXIe siècle* de l'économiste français Thomas Piketty qui retrace et documente l'histoire des inégalités entre les ultra-riches et le reste de la popula-

tion. Un livre dont le titre est bien sûr un clin d'œil appuyé à l'ouvrage le plus connu de Marx, *Le Capital*.

Penser avec et après Marx ?

Le bicentenaire de la naissance de Karl Marx est l'occasion de commémorer ce penseur radical, mais surtout de réfléchir à l'actualité et à la pertinence de sa réflexion pour comprendre notre époque où la mondialisation semble triomphante. Les écrits de Marx sont bien sûr fortement marqués par ce XIXe siècle où l'Etat social est encore balbutiant et qui voit l'apparition du prolétariat et son organisation en classe sociale. Sa pensée économique, sociale et révolutionnaire permet-elle encore de comprendre les contradictions du capitalisme mondialisé du 21ème siècle et de trouver des pistes pour le dépasser? Peut-on encore penser avec et après Marx? C'était précisément l'objet de trois journées «Marx 2018» organisées début mai par le Groupe vaudois de Philosophie à la Maison de Quartier sous-gare à Lausanne.

En ouverture de ces journées, Bernard Friot, économiste du travail, professeur émérite de sociologie à l'Université Paris Nanterre et auteur d'*Emanciper le travail*, a proposé une

lecture de Marx assez décapante. Avec Marx, il remet en cause l'idée que le capitalisme est un horizon indépassable. La bourgeoisie n'est pas la seule classe sociale organisée. Le rôle de la pensée critique ne peut pas se limiter à se solidariser avec les victimes générées par un capitalisme mondialisé qu'on peut critiquer mais pas remettre en question. Au nom de Marx, Friot récuse cette posture des sciences sociales critiques qui s'empêchent de penser l'alternative.

«La bourgeoisie n'est pas la classe dominante parce qu'elle domine l'argent mais parce qu'elle décide ce qui est du travail ou non. Elle tire son pouvoir de la maîtrise du travail et de sa capacité à l'exploiter»

Bernard Friot, économiste et sociologue

Friot nous demande de changer notre regard sur le présent : le passage du capitalisme vers le mode de production qui le remplace, le communisme, est déjà en train de s'opérer. Il rappelle la définition qu'en donnent Karl Marx et Friedrich Engels dans leur ouvrage *L'idéologie allemande*: «le communisme c'est le mouvement réel qui abolit l'état de chose actuel.»

«Le mouvement par lequel le communisme se substitue au capitalisme dans nos sociétés est déjà là!» insiste Friot.

Marx, penseur de la contradiction

A l'heure où l'on pense que le néolibéralisme est en train de tout balayer sur la planète, la proposition surprend. Elle donne aussi de l'espoir. «D'avantage qu'un penseur de la domination, insiste-t-il, Marx est un penseur de la contradiction, ce qui permet de penser le changement, une alternative au capitalisme. C'est penser qu'il y a une lutte entre deux classes conscientes de leurs intérêts et en capacité de les faire prévaloir et

non une seule qui domine. Penser avec Marx, ce n'est plus être solidaire avec les victimes mais être à l'école de vainqueurs, c'est observer le communisme en train de se construire et de voir qu'il y a un sujet social en capacité d'imposer une alternative au capitalisme. C'est l'intérêt inouï de la lecture de Marx. Il nous ouvre en permanence le possible révolutionnaire.»

La maîtrise du travail

La contradiction fondamentale au cœur du capitalisme

porte selon Marx sur le travail en tant que producteur de valeur économique. Le capitalisme est en position de définir ce qu'est le travail et ce qui ne l'est pas et donc quel type d'activité a de la valeur ou non. Deux classes se battent pour cela. Friot précise que «ce n'est pas l'argent qui est au cœur de la contradiction, mais bien le travail. La bourgeoisie n'est pas la classe dominante parce qu'elle domine l'argent mais parce qu'elle décide ce qui est du travail ou non. Elle tire son pouvoir de la maîtrise du travail et de sa capacité à l'exploiter. Son pouvoir sur l'argent en découle.

La bourgeoisie, qui est la classe révolutionnaire qui a réussi, n'a pas taxé l'aristocratie. Mais elle lui a dit «je ne travaille plus pour toi. Je change la définition et la pratique du travail. C'est ça la révolution!».

Faire la révolution, ce n'est donc pas changer le régime politique. Faire la révolution c'est changer le mode de production, c'est-à-dire changer le régime de propriété de l'outil de travail et changer le statut du producteur. C'est ce qu'a fait la bourgeoisie entre le 14e et le 18e siècle. Pour Friot la révolution peut prendre quelques siècles. En ce sens, la révolution française n'est que la cerise sur le gâteau d'un long processus de transformation économique sur cinq siècles. L'URSS a payé cher ce renversement des priorités.

Le salaire, institution communiste

Pas de Grand Soir ou de Prise du Palais d'hiver chez Friot. L'idée, c'est plutôt de poursuivre et développer toutes les institutions qui ne sont pas au service de la mise en valeur du capital à commencer par les services publics et le système de retraite. Le capital dépossède les travailleurs de toute décision sur leur propre production. Qui produit ce qui est produit, où, comment relèvent des seules décisions du capital.

Plus on sort d'une organisation de la production pensée vers la maximisation du profit, plus on retrouvera une

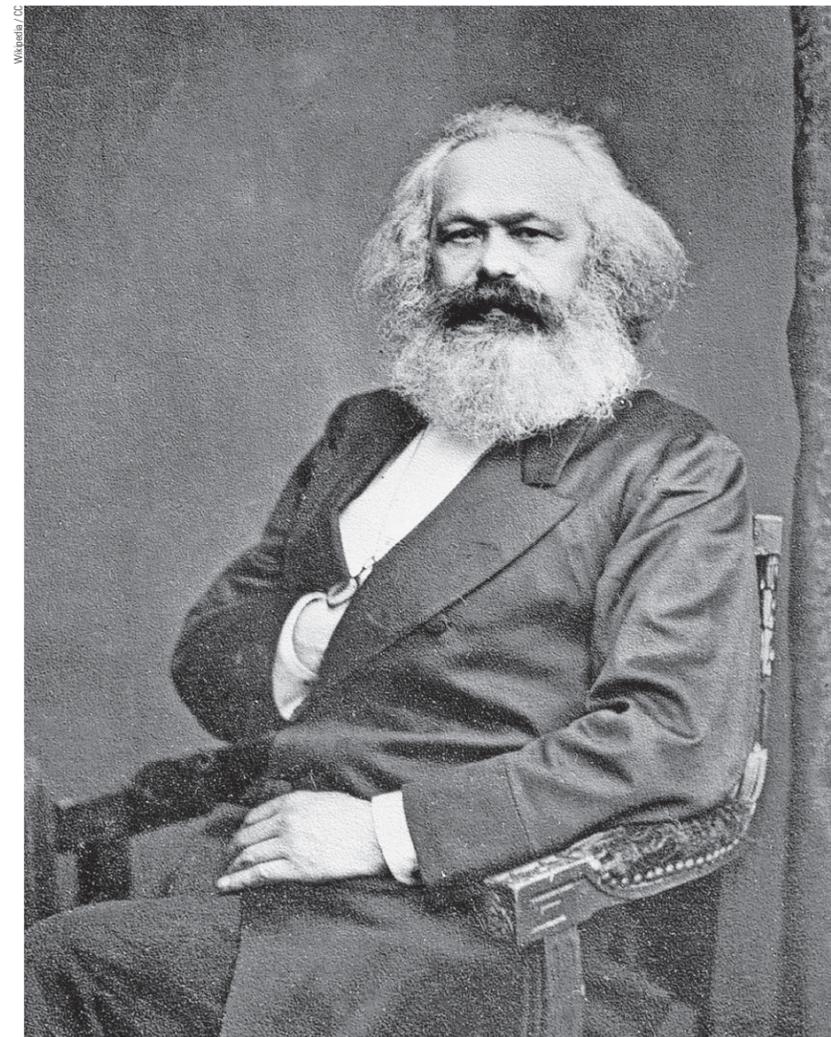
souveraineté populaire sur la production. Et donc la maîtrise sur le travail. Cela a déjà commencé à la fin du XIXe siècle quand les premières luttes syndicales ont permis aux travailleurs de sortir des aléas de la sous-traitance en obtenant le contrat de travail qui a institutionnalisé le salaire, «une véritable institution communiste» pour Friot.

Le communisme n'est pas une chimère mais quelque chose qui existe déjà dans les contradictions du capitalisme. La révolution communiste du travail n'est pas à inventer, à construire de toutes pièces. Au début du XXe siècle et en particulier au sortir de la 2e guerre mondiale, les bases ont été posées et on peut s'appuyer dessus.

En Suisse, la populaire AVS a pu voir le jour et sa dimension clairement sociale lui vaut d'être toujours la cible de la droite et des assureurs. Durant des années, PTT et CFF ont été des services publics au service de la population et non soumis à des logiques de rentabilité. C'est cette dynamique perdue qu'il faut retrouver pour Friot. Pour lui, il faut donc sortir le travail des griffes du Capital en prolongeant ce qui a été créé par le mouvement ouvrier au XXe siècle avec le salaire à vie, la propriété d'usage des entreprises et la subvention de l'investissement.

Sortir du chantage à l'emploi

En France, au sortir de la guerre et dans une période de conquêtes sociales, le Parti communiste et la CGT ont été en mesure d'imposer le statut de la fonction publique (Loi Thorez d'octobre 1946) et le régime général de Sécurité sociale sous l'impulsion d'Am-broise Croizat qui organise le droit au salaire des parents (les allocations familiales) et des retraités. C'est une bataille pour que soit reconnu le travail qui n'est pas effectué dans la sphère capitaliste du marché du travail. La fonction publique sort les fonctionnaires des aléas du marché du travail. Ils n'ont pas d'employeur qui peut les licencier. C'est du salaire qui est sorti du cadre du marché de l'emploi. «Là, nous sommes



Karl Marx en 1875. Il a alors 57 ans. «Ses écrits ouvrent le possible révolutionnaire» dit Friot.

dans le communisme, nous dit Friot. Le travailleur devient titulaire de son salaire. Ce n'est plus un individu sur le marché. C'est fini. D'où la haine de classe de la bourgeoisie contre la Fonction publique. L'obsession de la classe dirigeante c'est de garder le pouvoir sur le travail, pas sur l'argent.» Voilà qui éclaire la bataille actuelle en France pour le statut des cheminots, centrale pour le devenir du droit au salaire. Le week-end lausannois a montré la richesse et l'actualité de l'analyse de Marx pour comprendre le capitalisme et ses contradictions et poser des jalons pour le dépasser. Ils ont montré l'importance de sortir les services publics de la logique du profit et d'étendre le statut de la fonction publique plutôt que de faciliter les licenciements comme le veulent les CFF.

Yves Sancey

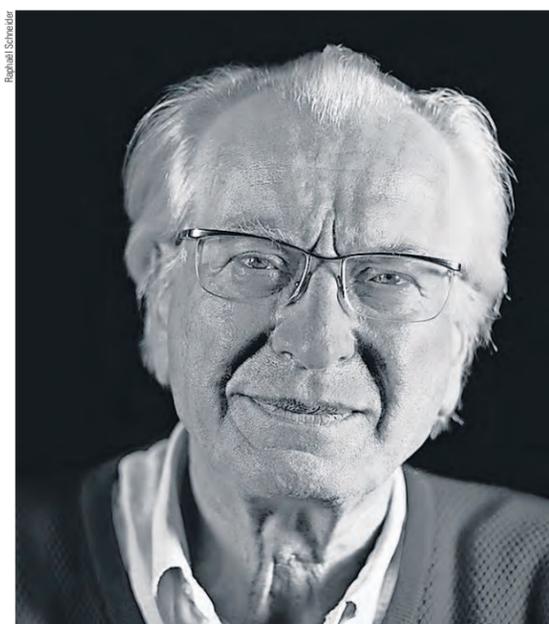
Bio Marx express

Karl Marx (1818-1883) naît le 5 mai 1818 à Trèves (Prusse). Après des études (Bonn et Berlin), il obtient, en 1841, un doctorat en philosophie à l'Université de Jéna. Journaliste engagé, à la *Rheinische Zeitung*, il fuit la censure prussienne qui interdit la publication en 1843. La même année, il se marie avec Jenny von Westphalen après cinq ans de relation épistolaire. Commence un périple européen – et autant d'expulsions – entre Paris, Bruxelles et Cologne. En 1848, il publie avec Friedrich Engels le *Manifeste du Parti communiste*. «L'histoire de toute société jusqu'à nos jours n'a été que l'histoire de luttes de classes», y écrivent-ils. En 1849, Marx s'installe à Londres. De son mariage à sa mort, les revenus de Marx ne seront que rarement

suffisants pour faire vivre une famille de trois enfants, et même quatre par moments. Les années bruxelloises et londoniennes sont particulièrement dures.

Son ouvrage majeur est «Le Capital» auquel il a consacré plus de 20 ans de sa vie. Il est connu pour sa conception matérialiste de l'histoire, où l'économie joue un rôle central, et sa description des rouages du capitalisme. Dans son analyse, la plus-value, extorquée au travailleur par le biais de l'achat de sa force de travail, est réintroduite dans la production pour alimenter l'accumulation du capital. Marx est connu pour son activité révolutionnaire au sein du mouvement ouvrier. Il a ainsi participé à l'Association internationale des travailleurs (AIT). Il meurt à Londres en 1883.

ysa



Pour le sociologue Bernard Friot, Marx garde toute son actualité.

Il y a 200 ans naissait Karl Marx

Les outils précieux de Marx

« Je suis convaincu que la pensée de Marx n'est pas uniquement vivante dans les esprits mais que ce millénaire va lui donner l'occasion de s'affirmer vraiment » écrivait dans «Area» **Franco Cavalli, médecin et politicien tessinois. En résumé, Marx avait et aura raison.**

Le fil directeur de l'analyse de Marx est que « la base [du mode de production capitaliste] est constituée par le marché mondial lui-même » (*Le Capital*, Livre trois). Marx avait raison. Son intuition a été exploitée par nombre de théoriciens et de pratiquants de l'impérialisme économique. La globalisation du marché, imposée par les américains et actuellement freinée par eux au vu des ravages occasionnés, s'est basée sur des éléments tels que la liberté des biens et la liberté du capital.

Le président du grand groupe helvético-suédois ABB (Asea Brown Boveri) a défini la mondialisation en ces termes : « Je [la] définirais comme la liberté pour mon groupe d'investir où il veut, le temps qu'il veut, pour produire ce qu'il veut, en s'approvisionnant et en vendant où il veut, et en ayant à supporter le moins de contraintes possible en matière de droit du travail et de conventions sociales. » (cité par Jean Ziegler dans *Les nouveaux maîtres du monde et ceux qui leur résistent*). Sincère, complet.



Karl Marx, économiste et philosophe allemand, a prédit le capitalisme mondialisé mais aussi une humanité basée sur les besoins sociaux.

C'est ce que prédisait Marx, et c'est arrivé. La conséquence la plus troublante est la transformation en marchandises de tout ce qui ne l'était pas encore ou qui ne devait pas l'être, comme les services publics ou la protection sociale. Et surtout le travail. Cela implique également de minimiser ou de mettre à la charge des finances publiques la part des salaires socialisés (chômage, invalidité, assurance maladie ou maternité). Cela permet au Capital de spéculer et s'enrichir sur les fruits du travail en mettant sur le marché l'épargne des travailleurs, les pensions (capital-vieillesse) ou la santé (assurances privées). Pour Marx, les progrès de la productivité au-

raient dû permettre que le travail ne soit plus une marchandise et que l'arithmétique des besoins sociaux se substitue à celle du profit (c'est la perspective qui ressort du *Capital*). Pourtant cela ne s'est pas passé ainsi.

Un système injuste et instable
Marx a démontré que le capitalisme est un système injuste (exploitation) et instable (succession de crises). Au-delà d'un certain point, ce système devient irrationnel précisément à cause du succès que lui apporte sa propre efficacité. On pourrait résumer son analyse en ces mots: la crise est certaine mais la catastrophe ne l'est pas. Les astuces que propose le capitalisme ou

qui s'imposent à lui ne compensent jamais durablement la nature déséquilibrée et contradictoire de son dysfonctionnement: on en a un exemple évident avec la dernière crise, qui n'est pas encore résolue que la prochaine se prépare déjà.

La succession de crises ne donne pas l'impression que nous soyons à la fin du capitalisme, même si cette fin est annoncée. Il revient à la vie sous forme anti-démocratique (guerres, fascisme), cela arrive encore de nos jours. Il se présente sous une forme encore pire que les dernières décennies (revirement néolibéral, démantèlement des acquis sociaux, privatisation galopante des marchés).

Besoins sociaux ou profits

Les outils de Marx sont toujours utiles. Sa critique de l'économie politique évoque la possibilité d'un autre calcul économique: l'humanité devrait tendre à maximiser, collectivement, son bien-être au lieu de se jeter à corps perdu dans la maximisation privée du profit. Mais n'est pas justement le problème actuel ? Le capitalisme, au nom de la liberté totale, s'oppose à la notion de besoins sociaux. Que faire ? Gardons précieusement les idées de Marx, ça peut servir.

Silvano Toppi, économiste

Article repris du journal tessinois de Unia «Area». Voir aussi notre dossier Marx, pp. 6-7.

Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

«Fair Transport For Europe!»

Les syndicats européens sont solidaires pour revendiquer des transports équitables en Europe et la fin du dumping social dans la branche. Les syndicats affiliés à l'ETF planifient des actions dans toute l'Europe afin de faire entendre leurs revendications.

Les transports dépassent les frontières, en conséquence les employés des transports ont des problèmes d'envergure internationale. Le temps est venu pour les syndicats des transports de hausser le ton au niveau européen car les lois européennes influencent beaucoup les conditions de travail, et les prochaines élections européennes se dérouleront dans moins d'une année. Pour cette raison, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), qui est l'organisation faîtière des syndicats des transports européens à laquelle appartient également le SEV, a mis sur pied la campagne «Fair Transport For Europe». En 2016, sous le même nom, des milliers de signatures ont été récoltées dans plusieurs pays. Dans cette nouvelle phase qui représente la deuxième étape, l'ETF appelle ses syndicats membres à s'activer pour lutter ensemble.

Protestations, événements et activités originales sont prévues dans toute l'Europe. Ainsi les syndicats ancrés localement pourront s'engager en unissant leurs forces en faveur de ces revendications. Les politiciens et les employeurs devront montrer leur volonté de faire cesser le dumping social dans la branche des transports.

«On va nous entendre!»

Eduardo Chagas, secrétaire général ETF, se réjouit de ce déferlement d'actions syndicales: «Nous savons que tout se joue au niveau européen en ce qui concerne les affaires et la politique. Les employés doivent être solidaires au-delà des limites de leur pays afin de se protéger contre l'exploitation. Je me réjouis du total engagement des syndicats membres de l'ETF durant cette année qui vivra son paroxysme lors d'une énorme semaine d'actions coordonnées au printemps 2019. De Bruxelles à Budapest, de Lisbonne à Ljubljana, on va nous entendre!»

Le président de l'ETF Frank Moreels voit aussi la recette du succès de cette campagne dans la manière de se faire entendre et de s'afficher: «Les grèves et les protestations sont les armes les plus importantes d'un syndicat mais les manifestations internationales sont difficiles à organiser. Cependant avec beaucoup de petites actions qui se dérouleront avec les mêmes images et les mêmes slogans, nous pouvons montrer que nous avons tous une vision commune de notre travail et notre branche. Nous pouvons ainsi montrer au monde entier notre force effective!»

ETF/kt

Pour de plus amples informations et pour les photos des actions déjà menées, prière de consulter www.fairtransporteurope.eu et la page Facebook «FairTransportEurope».



Des activistes du syndicat suédois Kommunal ont attiré l'attention sur le dangereux «Mobility Package» proposé par l'UE dans 19 villes en distribuant des flyers.



Le syndicat autrichien Vida a également prévenu contre le «Mobility Package» qui propose entre autres des temps de repos plus courts pour les conducteur-trice-s, ce qui met en péril la sécurité.



Lors de la journée d'action contre le dumping social, les activistes de la Fédération Générale du Travail de Belgique sont descendus dans la rue, par exemple ici à Liège.



Portrait de Jacques Dubochet, Nobel de chimie et homme de conviction

Consolider la force du «Nous»

Jacques Dubochet surfe sur la vague du prix Nobel pour faire passer ses convictions d'homme de gauche et d'écologiste convaincu.

Sa mère prédisait un prix Nobel à son fils. Pourtant, celui-ci cumulait de mauvais résultats scolaires – mis sur le compte de sa dyslexie, devenue «oreiller de paresse» –, et une certaine «infirmité sociale». Sauf que cet enfant avait une furieuse obsession de comprendre le monde. Grâce à l'opiniâtreté de sa mère et grâce à un sursaut de lucidité de sa part, il rattrapa le train studieux qui le conduira à l'université, où il plonge dans le monde de la physique.

Cinquante ans plus tard, c'est toujours cette curiosité insatiable qui jaillit des yeux bleu ciel de Jacques Dubochet, prix Nobel de chimie 2017 – une mention indiquée sur une grande plaque à l'entrée du bâtiment universitaire lausannois où se trouve son bureau. «Depuis que j'ai pris ma retraite en 2007, j'avais un peu peur qu'on me foute dehors. Maintenant, je suis tranquille», rit-il, comme s'il était fier de sa farce. Soit, un prix Nobel. Une reconnaissance pour Jacques Dubochet, qui surfe sur la vague médiatique pour faire passer ses idées militantes, notamment écologistes.

A gauche par réalisme

C'est aussi l'idée de son livre, «Parcours», paru en mai. Une manière de développer ses idées humanistes, philosophiques, scientifiques qu'il a couchées sur papier dans de petits cahiers depuis toujours, puis sur son blog depuis quelques années. Des écrits qui lui faisaient dire à une amie, Lia Rosso, biologiste de métier, qu'il éditerait un jour chez elle. C'est chose faite.

Pour ne citer que quelques-uns de ses engagements, Jacques Dubochet fait partie du groupe



Pour Jacques Dubochet, «la nature est le fondement de la beauté». Son livre «Parcours» vient de sortir aux Editions Rosso.

Grands-parents pour le climat, donne des cours de math à de jeunes migrants et est conseiller communal socialiste à Morges. Sur ce dernier point, il soupire: «C'est un peu pénible... Que fait-on? Alors qu'on devrait être des générateurs d'idées face aux changements climatiques, on accepte le contournement de Morges. Il faut arrêter avec cette bagnole!»

Inventeur de l'«eau froide»

En 1968 déjà, le jeune Jacques était cueilli par la police pour avoir accroché des affiches contre le Salon de l'auto. Quelques années auparavant, il découvrait à l'armée, les théories marxistes. Aujourd'hui, il écrit dans «Parcours» l'importance, face aux défis de notre temps, de trouver des solutions collectives. «Pour ce faire, notre société a un urgent besoin de consolider la force du «Nous». Ce n'est pas la morale qui me dit de m'engager à gauche, c'est le réalisme et le choix du sens que je veux donner à ma vie.»

Dans les années 1980 à 1984, Jacques Dubochet – avec ses deux collaborateurs de recherche, l'écossais Alasdair McDo-

wall et feu le Français Marc Adrian – sent qu'une petite révolution se déroule dans leur laboratoire de Heidelberg en Allemagne. «On a alors découvert les fondements de la méthode de cryo-microscopie électronique, qui, avec la suite de nos travaux et avec ceux de beaucoup d'autres – en particulier, ceux de Joachim Frank et Richard Henderson, colauréats du prix Nobel – a complètement explosé, car la résolution atomique a été atteinte!

Ainsi, on peut voir les atomes. Et ça, ça change tout. Quand la chimie s'imisce dans la physique, c'est puissant! explique Jacques Dubochet, avec un enthousiasme contagieux. Cette technologie n'est pas encore au service de la qualité de la vie, mais ça ne saurait tarder. On peut par exemple observer pour la première fois les filaments d'une cellule atteinte d'alzheimer, mais encore faut-il trouver si ce sont bien les filaments le problème et comment les empêcher de nuire...» Didactique, Jacques Dubochet résume: «On immobilise l'eau sans changer sa structure. A l'intérieur, tout est vrai. Autrement dit, on arrête le temps.»

Pas de dessèchement, pas de congélation, alors que l'eau est refroidie à -170° . Son inspiration? Généralement, elle lui vient en faisant son jogging. «C'est tout le corps qui pense. Et la nature est source de notre inspiration, de notre imagination», relève l'athée qui se définit comme terre-à-terre sans aucune idée réductionniste.

Faire ce qu'on aime

«Aux enfants, j'aime leur dire qu'ils ne peuvent pas savoir où sont leurs talents. Mais qu'ils peuvent chercher ce qu'ils aiment, et le faire», relève Jacques Dubochet qui écrit dans son curriculum vitae que sa «carrière scientifique expérimentale en Valais et à Lausanne (instruments: couteaux, aiguilles, ficelles, allumettes)» a eu lieu entre 6 et 13 ans. Un CV pétri d'humour disponible sur son blog et très médiatisé. «Le fait que ce CV ait fait un pareil chenit montre l'étroitesse de notre société, et à quel point on obéit à ses exigences stupides.» Autrement dit, un CV se doit d'être sérieux et ennuyeux. «J'avoue que j'ai toujours aimé être un peu spé-

cial», sourit le scientifique atypique, qui n'a de cesse de créer des ponts entre les différentes disciplines – notamment en collaborant à la mise sur pied à l'Unil du programme «Biologie et Société» – et de revendiquer la connaissance comme un bien commun.

Face aux changements climatiques à venir, probablement aussi bouleversants que celui qui fut à l'origine de la disparition des dinosaures, il aime citer Antonio Gramsci: «Je suis pessimiste avec l'intelligence, mais optimiste par la volonté.» Tout en précisant dans son cas: «Gramsci est mort pour ses idées. J'ai vécu tranquillement. Donc je dirais que j'ai l'optimisme de la nécessité. On n'a pas le choix. Je ne peux pas dire aux jeunes, débrouillez-vous, je me taille!» Jacques Dubochet croit en l'homme bon, sensible et altruiste. Et aux valeurs de fraternité, d'égalité et de liberté (dans l'ordre). «Quand j'ai vu le sauvetage de cet enfant à Paris par cet homme sans papiers, j'avais les larmes aux yeux.»

Aline Andrey, paru dans «L'Événement syndical», N° 23, 6 juin 2018.

Initiative cantonale genevoise

23 fr. un minimum !

La Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS), qui regroupe tous les syndicats genevois dont le SEV, a déposé récemment son initiative «23 fr. c'est un minimum!», munie de 7754 signatures, dont l'essentiel a été récolté en seulement trois semaines, tandis que celle de l'UDC genevoise a mordu la poussière faute de signatures, et que celle du MCG connaîtra peut-être le même sort d'ici quelques heures. Pour les syndicats genevois, le signal que donne la population est sans équivoque : les vociférations anti-frontaliers-ères et anti-étrangers-ères ne prennent plus, alors qu'il est urgent de véritablement combattre la précarité liée aux bas salaires.



tion profonde de nombreuses travailleuses et de nombreux travailleurs rencontré-e-s sur les stands de récolte depuis le 9 avril dernier.

Victoire d'étape

L'objectif ayant été atteint au 1er mai, la CGAS a dès lors suspendu la récolte active pour l'initiative «23 frs, c'est un minimum!», ce qui n'a pas empêché quelque 700 autres signatures d'arriver par poste aux syndicats. La détermination avec laquelle les salarié-e-s de ce canton ont signé cette initiative démontre que le moment est venu d'instaurer un salaire minimum légal à Genève. «23 francs de l'heure, c'est un minimum»: plus qu'un slogan, c'est la convic-

Bas salaires et abus patronaux
«Quoi? Parce que tu ne veux pas que les frontaliers soient correctement payés, tu te privas toi-même d'un salaire correct?». C'est en ces termes qu'une jeune femme répondait outrée à son compagnon qui ne voulait pas signer l'initiative au motif qu'elle ne fait aucune distinction entre les travailleuses «indigènes» et les frontaliers-ères. Cette conversation illustre un autre fait marquant de cette récolte: nombre de salarié-e-s ne

croient visiblement plus à la supercherie de l'extrême droite. «Ils-elles ont au contraire bien compris que la responsabilité des bas salaires n'est pas imputable aux étrangers-ères ou aux frontaliers-ères, mais bien aux abus patronaux, contre lesquels l'initiative syndicale apporte une vraie réponse», déclare Davide De Filippo, co-secrétaire général du SIT et vice-président de la CGAS.

Pour la CGAS, c'est maintenant une autre bataille qui commence, celle de la mobilisation des salarié-e-s, pour transformer ces 7754 signatures en un OUI populaire sonnante trébuchant lorsque l'initiative passera en votation. **CGAS**

Mesures d'accompagnement

La protection salariale n'est pas négociable

Le conseiller fédéral Ignazio Cassis s'est dit prêt à abandonner la «ligne rouge» des mesures d'accompagnement dans les négociations avec la Commission européenne. Il a de ce fait perdu le soutien des syndicats. En ridiculisant la règle des 8 jours – «presque une question religieuse» -, le ministre des Affaires étrangères a signalé qu'il était prêt à remettre en question l'ensemble de la protection des salaires et des conditions de travail suisses. La discussion sur la règle des 8 jours porte tout simplement sur la question de savoir si la Suisse peut protéger ses salaires les plus élevés d'Europe de manière indépendante. Ces règles

et les mesures d'accompagnement en général doivent être exclues du nouvel accord-cadre. C'est le seul moyen d'assurer que les règles ne sont pas contournées par les juridictions européennes ou un tribunal arbitral, malgré les interdépendances institutionnelles.

Les Accords bilatéraux devant profiter aux travailleuses et travailleurs de notre pays, des salaires suisses doivent être versés en Suisse. Selon l'Accord sur la libre circulation des personnes, il s'agit également d'accorder les mêmes conditions de vie, d'emploi et de travail que celles accordées aux nationaux». **comm**



De dr. à g. Daniel Lampart (économiste en chef USS), Vania Alleva (présidente Unia), Paul Rechsteiner (Président USS), Adrian Wüthrich (Président Travail.Suisse) et Hans Maissen (vice-président Syna) le 12 juin à Berne.

La Commission du Conseil des États dégrade les conditions de travail pour des centaines de milliers d'employé-e-s

Travailler plus, être moins protégé. Tel est le but que poursuivent deux interventions qui passeront prochainement au Parlement. Le démantèlement des droits des travailleurs et travailleuses ainsi que des durées maximales de travail et des temps de repos concernera des centaines de milliers d'employé(e)s. Avec de graves conséquences. L'Union syndicale suisse (USS), Travail-Suisse, Unia, Syna et l'Association suisse des médecins-assistant(e)s et chef(fe)s de clinique (ASMAC) disent non à ces projets et s'y opposent.

Le droit suisse du travail est l'un des plus libéraux et favorables aux employeurs d'Europe. En Suisse, on travaille comme pratiquement nulle part ailleurs. Parallèlement, le nombre des personnes victimes d'épuisement professionnel et de stress au travail augmente dramatiquement. Toujours plus de personnes éprouvent de la difficulté à éviter les horaires irréguliers, le chevauchement des frontières entre travail et temps libre dans le cadre de la numérisation ainsi qu'une pression accrue au travail. Il est toujours plus difficile, avant

tout pour les travailleurs et travailleuses âgés ayant des obligations familiales, de rester dans la vie professionnelle. La Commission des redevances et de l'économie du Conseil des États (CER-E), emmenée par le PDC Konrad Graber et la PLR Karin Keller-Sutter, a donc fait preuve de cynisme en décidant de dégrader encore plus les conditions de travail des salarié-e-s de Suisse.

S'il en va selon la volonté des deux représentant-e-s de Lucerne et Saint-Gall de la CER-E, les travailleurs et travailleuses que

leur contrat de travail désigne comme étant des spécialistes ou des cadres ne bénéficieraient plus des dispositions fondamentales de protection au travail. Pour les personnes concernées, non seulement la durée hebdomadaire maximale du travail serait pratiquement supprimée, mais la protection contre le travail pendant la nuit et le repos du dimanche seraient très fortement menacées.

Les médecins du travail savent depuis très longtemps quelles sont les conséquences pour la santé, prouvées depuis longtemps

aussi. Mais les salaires également se retrouveraient sous pression. Les initiatives parlementaires acceptées par la commission ne sont toutefois que la pointe de l'iceberg. D'autres interventions parlementaires ont pour objectif de saper encore plus le droit suisse du travail. Les organisations de salarié-e-s ne vont pas rester les bras croisés. Elles demandent au Parlement de reprendre enfin ses esprits et d'enterrer les initiatives parlementaires Graber et Keller-Sutter.

USS, Travail.Suisse, Syna, Unia et ASMAC

20 ans d'«Événement syndical»

Longue vie à «L'Événement»!

Une soixantaine de personnes ont assisté à la table ronde sur l'avenir de la presse syndicale organisée à l'occasion de la fête des 20 ans de «L'Événement syndical», le journal d'Unia.

La fête d'anniversaire de *L'Événement syndical* a réuni une soixantaine de personnes le 27 avril à la Maison de Quartier de Chailly à Lausanne. Militants de la première heure, collègues des régions romandes d'Unia et confrères d'autres syndicats sont venus trinquer à la santé de notre cher hebdomadaire. L'occasion de découvrir la nouvelle maquette du journal, son nouveau site internet, mais aussi de se retrouver et d'échanger au cœur d'une soirée conviviale animée par l'artiste engagé P'tit Jean. En prémisses, un débat sur l'avenir de la presse syndicale s'est tenu, avec la participation de plusieurs rédacteurs responsables de journaux syndicaux romands.

Paysage médiatique bouleversé

«On a tous 20 ans, ou du moins, on rêve tous chaque jour d'avoir 20 ans», a introduit Aldo Ferrari, vice-président d'Unia et président du journal. «*L'Événement syndical* est jeune, vivace et libre de ses opinions dans une presse qui, aujourd'hui, ne l'est plus assez.» Laura Drompt, corédactrice en chef du *Courrier*, était présente pour animer le débat. Elle est revenue sur la concentration de la presse romande et sur la responsabilité qu'ont les médias au quotidien. «Il est capital d'avoir une vraie diversité de la presse et de l'opinion, à l'image de la presse syndicale, qui porte la voix des travailleurs dans un paysage médiatique où la pensée dominante les laisse de côté.» Sylviane Herranz, rédactrice en cheffe de *L'Événement syndical* a rappelé l'importance d'avoir une presse



Participaient au débat, de g. à dr., Guy Zurkinden, du journal du SSP «Services publics», Marie Chevalley, de la «Tribune de substitution de syndicom GE-VD et Télécom», Laura Drompt, corédactrice en chef du «*Courrier*» et animatrice, Sylviane Herranz, rédactrice en chef de «*L'Événement syndical*» et Vivian Bologna, de «*contact.sev*».

syndicale forte qui continue à relayer les luttes et les revendications de la base. Pour Guy Zurkinden, du journal *Services publics*, l'évolution des médias est le reflet d'une évolution sociale. «Nous subissons une politique néo-libérale depuis trente ans. Aujourd'hui, les travailleurs sont confrontés à des changements très brutaux et doivent lutter pour maintenir leurs acquis historiques. De même, il est toujours difficile de donner la parole au monde du travail dans un pays où l'on cache les problèmes sociaux et où l'on invisibilise les gens d'en bas.» Ce dernier a déploré ces grands groupes de presse guidés par le business et le profit, «menant à un appauvrissement de la pensée» et «des médias à deux vitesses», mais aussi le fait qu'ils soient de plus en plus orientés.

Défis de la presse syndicale

«Parfois, on a l'impression que les grands journaux découvrent certains sujets que nous, nous traitons sur le fond depuis des semaines,

des mois, voire des années», a remarqué Laura Drompt, qui a interpellé les intervenants face à cette différence de traitement. «Ecrire dans notre presse syndicale ne suffit pas, a nuancé Vivian Bologna, de *contact.sev*; notre travail est aussi d'expliquer et de marteler les infos aux autres médias. Cela se fait sur le long terme et nous ne récoltons pas toujours les fruits de notre travail mais ça finit par venir. Il ne faut pas oublier que les rédactions sont de moins en moins fournies et que les journalistes ont de moins en moins de temps aussi...»

Sur l'avenir de la presse syndicale, Sylviane Herranz a insisté sur la complémentarité de la presse écrite et des médias sociaux, mais aussi sur l'interdépendance avec les organisations syndicales. «Nos journaux vont de pair avec nos syndicats. Nous ne sommes pas payés par des financiers mais par nos membres, d'où l'importance d'être au plus près de notre mission d'outil de mobilisation et de construction syndicale.»

Vivian Bologna, du SEV, a souligné la problématique de l'érosion des membres, qui touche tous les syndicats. «Nous avons du mal à conquérir les 20-40 ans. Pour les toucher, nous devons être présents sur différents canaux et c'est l'un des grands défis qui nous attend.» Enfin, pour Guy Zurkinden, le débat doit se faire dans les syndicats. «Les centrales doivent se questionner sur quel syndicalisme elles souhaitent: est-ce qu'on continue à privilégier le partenariat social, ou est-ce qu'on passe à une lutte plus combative? Ce sont à elles de donner l'impulsion. Nous, journaux, suivons.»

Vers un journal syndical romand?

Dans le public, un militant s'est interrogé sur les raisons de la division de la presse syndicale, à l'heure où les syndicats ont tendance à se rapprocher. Pour rappel, *L'Événement syndical*, durant cinq ans, avait collaboré avec le SEV pour certaines pages. «La création d'un vrai journal

syndical romand est une perspective à laquelle il faut réfléchir, a déclaré Sylviane Herranz, partisane de l'idée. Mettre nos forces en commun serait tout à notre avantage et ce serait une façon d'ouvrir le débat. Mais la discussion doit se faire au-delà des rédactions.» Vivian Bologna a émis plus de retenue. «Chaque syndicat est centré sur ses propres luttes et, aujourd'hui, je crois qu'il n'y a pas la volonté du côté de nos organes dirigeants. Il y aurait une ouverture pour collaborer et créer des synergies sur certains articles, mais pas au-delà.» L'assemblée, elle aussi, a semblé sceptique quant à la création d'un seul et même journal, mais a encouragé à une plus grande collaboration entre les rédactions et s'est réjouie de l'indépendance de celles-ci vis-à-vis de leurs centrales.

Passionnante, la discussion s'est poursuivie autour d'un verre et de gourmandises, de manière plus décontractée.

Manon Todesco, paru dans «L'Événement syndical», N° 20-21, 16 mai 2018.

Bilan des négociations entre le SEV et RATP Dev (sous-traitants TPG) à la CRCT

Modestes avancées chez RATP Dev

Suite à une menace de grève en mars et la saisie d'une instance de médiation, RATP Dev s'est engagé en mai à des améliorations des conditions de travail. Encore bien modestes jugent les conducteurs.

Depuis le dernier changement d'horaire, les conditions de travail des conducteurs de l'entreprise sous-traitante des Transports publics genevois (TPG), RATP Dev, se sont dégradées. La soixantaine de salariés de l'entreprise réclame des horaires de travail moins contraignants (une amplitude de journée de travail de dix heures au maximum, contre treize actuellement), des primes pour les repas, des salaires alignés sur ceux des TPG et des lieux de pause munis de toilettes. Ces horaires à rallonge provoquent une fatigue accrue, une mise en danger de leur santé et de la sécurité des usagers. Exaspérés, les chauffeurs de la filiale suisse de la Régie autonome des transports

parisiens (RATP) avaient déposé un préavis de grève en mars. La Chambre des relations collectives de travail (CRCT) avait été saisie. Suite à plusieurs séances de négociation, le SEV et la RATP Dev ont trouvé des arbitrages le 14 mai dernier. Le Directeur du sous-traitant s'est engagé à «appliquer les horaires avec la réduction des grandes amplitudes», à «revoir à la hausse les conditions d'attribution» des primes de repas et à embaucher 2 à 3 conducteurs en plus des 3 prévus pour une nouvelle ligne. Un local de pause digne de ce nom a aussi été obtenu. Les principales revendications ne débouchent donc pas sur une réponse précise mais sur des engagements de principe. Principale revendication, l'alignement sur les salaires TPG a été renvoyé à la renégociation de la CCT avec le GEST, le Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG comprenant RATP Dev, Globe Limo et Genève-Tours. Que pensent les chauffeurs RATP Dev de ces améliorations des conditions de travail? Le point avec leur délégué syndical au SEV.

■ **Quel bilan tirez-vous de votre lutte ?**

Pierre Delias: Les avancées sont modestes et je suis forcément un peu déçu du résultat car nous sommes loin d'avoir obtenu ce que nous demandions. Et nous avons le sentiment d'avoir un peu perdu notre temps. Le local, cela fait longtemps que nous aurions dû l'avoir. Le nôtre était un champ de ruine. Notre directeur s'est néanmoins engagé à renégocier la CCT dans le bon sens. Les avancées sont un début et donnent de l'espoir. La présence massive des collègues à l'assemblée de présentation des résultats la semaine passée est encourageante pour la suite.

■ **Justement, comment voyez-vous la suite ?**

On attend avec impatience septembre. La lutte n'est pas terminée car il y aura une réunion entre le GEST et les syndicats SEV et Sit. Cette lutte a bousculé cette négociation avec déjà deux réunions. Le GEST donnera sa réponse en septembre sur les revendications



Pour Pierre Delias, délégué syndical du sous-traitants tpg RATP Dev, les avancées donnent de l'espoir mais restent encore modestes.

syndicales, notamment sur l'ancienneté qui est particulièrement chiche puisqu'il s'agit d'une augmentation de 100 francs tous les cinq ans. La question des primes de repas reste ouverte. Nous avons des pauses à midi juste trop longues pour pouvoir en bénéficier et cela pèse à la fin du mois sur nos salaires modestes. Nous serons aussi très attentifs aux réponses sur les conditions de travail. Nous voulons des services qui comportent des amplitudes moins grandes et des coupures

(tours de repos entre deux services) plus longues pour nous permettre de récupérer.

■ **Un nouveau mouvement de grève est-il envisageable ?**

Les collègues vont laisser passer l'été après ces mois de lutte. Mais si le résultat en septembre n'est pas satisfaisant, une majorité déterminée est prête à repartir. Une assemblée se prononcera. Il y a eu des mesures d'intimidation, mais la solidarité l'emporte sur les peurs qui existent.

Yves Sancey

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du 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), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, 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.-

Annances: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-press: 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 12 juillet 2018

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 5 juillet à 10h.
Pour les annonces, le délai est fixé au 3 juillet à 10h

■ **Transports Riviera vaudoise**

Situation financière délicate aux VMCV?

Depuis la manifestation syndicale du 12 mars (photo), la situation au sein des transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) semble en apparence s'être apaisée. Mais les problèmes lancinants de sous-effectifs ne semblent pas encore réglés et l'entreprise fonctionne toujours sans budget. Après l'annonce du départ du directeur (notre dernière édition), le SEV a rencontré lundi 25 juin le directeur *ad interim* Paul Blumenthal. Ce dernier a fait part des difficultés financières de l'entreprise. Si ses propos font planer l'ombre d'un climat d'austérité, certains éléments vont dans un autre sens. Il a réitéré la promesse d'engager des chauffeurs pour arriver à



124 voire 130 EPT d'ici la fin de l'année. Les chauffeurs sont passés de 111 en décembre à 119 en juin. Le déficit 2017 est certes plus important que prévu à plus de 13 millions de francs avant les indemnités communales. Au final, selon *Le Régional*, les VMCV bouclent néanmoins l'exercice avec un léger bénéfice de 548 000 fr. A la

direction de trouver les moyens de faire tourner une entreprise qui n'a pas vocation à gagner de l'argent. La direction aimerait une renégociation partielle de la CCT, en particulier sur le temps de travail. Le SEV soumettra cette proposition au personnel lors d'une assemblée générale extraordinaire qui se tiendra début septembre.

Yves Sancey

Un tribunal arbitral au service du patronat

Lors d'une conférence de presse qui s'est tenue à Zurich en début d'année, la droite dure du patronat suisse a délivré un message clair. Les CCT de force obligatoire, nationales et de branches sont une entrave à la compétitivité des entreprises helvétiques. La contribution obligatoire, perçue sur les salaires pour la participation aux frais d'application des CCT, augmente la force de frappe des syndicats. Les mesures d'accompagnement contre le dumping salarial et la concurrence déloyale sont

un frein à la croissance des marchés et favorise le développement d'une bureaucratie étatique. Ces déclarations publiques ont été faites à l'intention du Conseil fédéral et du parlement, qui doivent élaborer un accord institutionnel avec l'Union Européenne avant la fin de l'année. Pour ce faire, Bruxelles exige une reprise automatique du droit européen. Le discours d'une partie du patronat suisse confirme son intention d'introduire, chez nous, la politique néolibérale de la Commission euro-

péenne. Celle qui s'applique brutalement aux peuples des vingt-huit Etats membres de l'UE.

Les peuples qui refusent les traités européens, une première fois par référendum, ont subi des pressions énormes et sont retournés, une deuxième fois aux urnes, pour s'incliner devant le dictat du patronat européen. Forte de sa jurisprudence, dans les affaires Laval, Viking Lines et Ruffert, la Cour de Justice Européenne a démontré sa volonté de lutter contre le champ d'application des CCT,

qu'elle considère comme des mesures protectionnistes ou des pratiques de cartel, interdites dans le droit européen. Avec le grand marchandage mondial des accords TISA, il est prévu de régler les différends entre les Etats-nations et les multinationales, par un tribunal arbitral. On sait tout le mal qui a déjà été dit sur cette forme de juridiction supranationale qui défend, en premier lieu les intérêts des actionnaires, au détriment de celui des peuples. En Suisse, pas besoin de manifestations géantes ou

de grèves générales pour combattre le démantèlement de l'Etat social. Nous avons le droit d'initiative et celui du référendum populaire pour contrer les réformes antisociales. Un droit souverain envié par tous les peuples de l'UE. Alors ne le sacrifions pas au profit exclusif des grandes entreprises et des banques helvétiques, qui veulent étendre leurs zones d'influence sur l'ensemble des vingt-huit Etats membres de l'UE!

*Jean-Claude Cochard,
Les Avants.*

Journée de formation des femmes SEV 2018
23 novembre 2018, 9h45-16h30, hôtel Ador, Laupenstr. 15, Berne
traduction simultanée (fr/it)

« Changement – numérisation – flexibilisation »

- Cela vaut la peine de s'inscrire suffisamment tôt car les places sont limitées.
- Seules les inscriptions reçues par le biais de notre site internet seront prises en compte : sev-online.ch/formation ou bien le code QR
- En 2018, il n'y aura pas de workshop
- La journée de formation SEV est considérée comme formation pour les employées CFF



Pour toute question, veuillez vous adresser par mail à : bildung@sev-online.ch.

La journée est organisée et financée par :



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

MOVENDO

L'Association des Représentants du Personnel dans les Institutions de Prévoyance (ARPIP) organise un cycle de cours qui s'adresse principalement aux représentant-e-s des salariés dans les Caisses de pensions, en place ou en voie de l'être, mais également aux permanents syndicaux, ainsi qu'aux personnes concernées par les problèmes de la prévoyance professionnelle. Il a pour but de leur permettre d'assumer au mieux leurs fonctions. Lors de chaque journée, un thème relatif à la prévoyance professionnelle est développé, permettant de riches échanges entre participant-e-s. Une attestation est délivrée en fin de cycle.

Programme 2018 - 2019, lieu des cours : Lausanne Hôtel AULAC

Judi 20 septembre 2018: Introduction au cycle, contenus et organisation - Présentation des buts, de la structure et du fonctionnement de l'ARPIP. Aldo Ferrari, président ARPIP; gestion paritaire, définition du rôle et des responsabilités des membres du Conseil, questions controversées de la gestion paritaire. Les principes de la transparence et du droit à l'information. Eric Mangué, avocat spécialisé en LPP.

Judi 4 octobre 2018: Présentation sommaire de la LPP - Types de fondations, type d'institutions - la réassurance - les frais de gestion des IP, Aldo Ferrari.

Judi 8 novembre 2018: Lecture des comptes d'une caisse de pension – No 1. Sur la base d'exercices pratiques : Les caractéristiques des comptes d'une caisse de pensions, les différents postes du bilan et leurs rapports, les amortissements, les réserves légales et les réserves latentes, Didier Vogt, économiste

Judi 29 novembre 2018: Lecture des comptes d'une caisse de pension – No 2. Présentation des comptes des institutions de prévoyance professionnelle et application des Normes Swiss GAAP RPC 26, IAS 19, révision des comptes d'une IP, Didier Vogt, économiste.

Programme complet pour 2019 sur www.arpip.ch

Frais:

- Les représentant-e-s des salarié-e-s dans un conseil de fondation et leurs suppléant-e-s peuvent prétendre à la prise en charge des frais de séminaire par leur caisse (art. 51 LPP).
- Pour les membres des fédérations de l'USS affiliées à Movendo, certaines journées peuvent être prises en charge par leur fédération, selon leur règlement interne.
- Frais de cours : 410.-/journée. Pour membres ARPIP et syndiqué-e-s USS, tarif préférentiel de 250.-/journée.

Inscription sur www.arpip.ch ou www.movendo.ch, tél 021 310 48 71,- claudio-alain.fruend@movendo.ch

Décès

Amstutz Otto; 1934; cond. tracteur s/rail, Courchavon, PV Jura.

Aviolat Marius; 1925; Mont de voies, Mt-s/Lausanne, PV Vaud.

Burri Henriette; 1920; veuve de Werner, Lausanne, PV Vaud.

Cavin Pierre-Alain; 1950; Sellier, Genève, VPT TPG Retraité-e-s.

Leresche Marguerite; 1926; veuve de

Maurice, Renens VD, PV Vaud.

Leresche Max; 1922; fadm pens, Lignerolle, PV Vaud.

Monnard Roger; 1928; chef de halle, Ursy, PV Vaud.

Pannatier Clement; 1935; cman pens, Genève, PV Genève.

Straub Eduard; 1940, Twann, PV Biel-Bienne.

Angle droit

Cours de langues : tout payé ?

Un exemple actuel au BLS

45 mécaniciens de locs doivent suivre un cours d'italien. Le cours lui-même est payé par l'employeur, mais pas le temps de travail que l'employé doit lui consacrer. Soutenus par le service de protection juridique du SEV, cinq collègues font opposition, avec succès.

Les connaissances linguistiques, ça peut toujours servir, surtout quand on est mécanicien de locomotive. C'est pourquoi le personnel des locs du BLS au dépôt de Bâle (Cargo) doit suivre un cours d'italien (niveau A1). « Doit » est bien le terme approprié, même si le BLS dit que le cours est facultatif. En effet, puisque les mécaniciens qui ne disposent pas des connaissances suffisantes en italien n'auront plus le droit de conduire des convois en direction du sud, cela revient à

dire qu'ils ne pourront plus exercer leur job correctement. Dans les faits, ce cours de langues est donc un ordre.

Facultatif ou imposé ?

Le BLS prétexte pourtant le caractère facultatif de ce cours pour ne payer que le cours lui-même, et non le temps nécessaire pour le suivre, à l'exception de l'examen. Le chef du personnel des locs du dépôt a déjà inscrit tous les employés à ce cours. Mais cinq collègues, dont deux sont membres du SEV, n'ont pas l'intention d'accepter l'obligation qui leur est faite de suivre ces cours durant leur temps libre et se sont adressés à notre service de protection juridique.

Première négociation infructueuse

Pour le SEV, la situation est claire : lorsque l'employeur impose la fréquentation d'un cours linguistique, il est tenu de payer non seulement les

frais du cours, mais aussi le temps passé par l'employé à le suivre, comme s'il s'agissait d'heures de travail. Les cinq employés concernés, flanqués de l'avocat Bruno Habegger mandaté par le SEV pour les défendre, se sont donc retrouvés avec leur employeur devant l'autorité de conciliation de Berne-Mittelland. Durant la première négociation, le BLS a défendu avec acharnement sa philosophie : ce cours d'italien doit être suivi durant le temps libre des employés.

Descriptif du poste passé au peigne fin

Lors d'une deuxième négociation, Maître Habegger s'est penché sur le descriptif du poste, établi le 9 novembre 2016. Il a constaté que celui-ci requiert comme exigences linguistiques le diplôme D/F/I du TELC ou du DELF et précise que les cours, ainsi que les trajets qui en résultent, « doivent s'effectuer durant le temps de travail ».

Vers un compromis

En mars, une 2e négociation a eu lieu devant l'autorité de conciliation. L'avocat du SEV est parvenu à négocier un compromis. Les parties ont signé un accord :

- L'examen et le temps de trajet pour s'y rendre sont considérés comme du temps de travail (max. 3.5 h).
- Le maintien des connaissances linguistiques au niveau A1 est imputé au compte annuel Formation continue comme crédit horaire.
- Les heures de présence au cours d'italien A1 sont créditées à hauteur de 50% sur le compte « Divers crédits horaires », aussi sous forme de crédit horaire qui est établi à la fin du cours.
- L'employeur accède au vœu des employés de pouvoir suivre ces cours durant les jours de travail, si possible directement avant ou après le service.
- Les plaignants reçoivent chacun un dédommagement de 500 francs.

Pas de précédent

Les employés concernés et le SEV sont très satisfaits de cet arrangement. Le seul bémol : c'est un arrangement. Sans jugement, le succès remporté par les 5 mécaniciens de locs ne peut pas être considéré comme un précédent juridique. On ne peut donc pas partir du principe qu'à l'avenir des affaires similaires connaîtront forcément la même issue favorable. Néanmoins, l'issue de cette procédure confirme la position de principe du SEV : le temps consacré à suivre des cours de langues qui ont été imposés, doit compter comme temps de travail. Grâce au service de protection juridique du SEV et à son avocat, les mécaniciens de locs ont obtenu 500 francs chacun et qu'au moins la moitié des heures de ce cours d'italien leur soit comptées comme temps de travail.

Service de protection juridique du SEV

HELVETIA

Voyager en toute sérénité avec une assurance voyage

En prévision de nos vacances d'été en famille, nous nous demandons s'il est utile de conclure une assurance voyage. Quels sont les éléments à prendre en compte ?

Il arrive assez souvent qu'un voyage doit être interrompu ou ne peut même pas commencer. Sans assurance, les coûts sont malgré tout facturés et le budget vacances est fichu. Ce type d'assurance peut donc être particulièrement utile pour les familles puisqu'il arrive parfois qu'un enfant ou un des deux parents ait un accident ou se retrouve accidenté ou cloué au lit pour maladie peu de temps avant

les vacances, voire pendant les vacances. Les possibilités d'assurance sont nombreuses, allant de l'assurance voyage unique à une solution forfaitaire, par exemple à titre de complément de l'assurance inventaire du ménage. L'assurance couvre les frais d'annulation ou les frais de voyage supplémentaires dans le cas où les personnes assurées, l'accompagnateur, un proche ou le suppléant au bureau sont absents suite à une maladie ou à un accident, auquel cas le voyage ne peut pas avoir lieu ou doit être interrompu. L'assurance voyage intervient également

en cas d'événements naturels comme les inondations, mais aussi en cas de grève ou de cambriolage ou de vol des documents de voyage sur le lieu de domicile ou de vacances. En revanche, elle ne s'applique pas si, au moment de la réservation une maladie ou une opération étaient déjà connues, entraînant l'annulation des vacances. Il est important de remettre à l'assurance des justificatifs, des attestations officielles ou la copie d'un avis et de prendre contact avec le service clients dans les plus brefs délais afin de discuter de la suite des démarches. Contrairement à une assu-

rance voyage unique, une solution forfaitaire offre des prestations en plus. Outre les voyages, elle couvre notamment les billets de concert, les cartes saisonnières ou les cours. Une assurance assistance aux personnes prend en charge les coûts occasionnés par le transport vers un hôpital, les coûts de sauvetage et de recherche, mais aussi les coûts supplémentaires liés à une prolongation involontaire des vacances, par exemple en cas d'inondations, voire d'une éruption volcanique. Si vous vous rendez sur votre lieu de vacances en voiture, une assurance assistance aux personnes est

recommandée car elle prend en charge les coûts du service de remorquage, d'une voiture de location et bien d'autres frais encore. De plus, en ce qui concerne vos bagages, vous devriez prévoir une assurance inventaire du ménage avec le complément « Vol à l'extérieur » ainsi qu'une assurance « all risks » qui intervient notamment en cas de perte ou d'endommagement des bagages. Chez Helvetia, les membres SEV bénéficient de conditions préférentielles. Le team de conseil SEV d'Helvetia se tient à votre entière disposition pour répondre à vos questions : www.helvetia.ch/sev

Fermeture des points de vente CFF

Déshumanisation en cours

En Suisse, le service public est dans la tourmente. Aussi en raison de la fermeture de guichets CFF dans toute la Suisse. Le Conseil fédéral devra à présent répondre à quelques questions.

Durant le courant de l'année, ce sont neuf points de vente – prétendument non rentables – que les CFF veulent fermer. A noter que celui de Palézieux sera repris par les Transports publics fribourgeois TPF. Donc il ne doit pas être si peu rentable que cela. Des solutions acceptables pour tous les employés concernés, sur tous les sites, ont au moins été trouvées, ce que le SEV salue.

Questions à l'attention du Conseil fédéral

Les politiques se penchent maintenant sur cette problématique. Mathias Reynard, conseiller national (PS/VS), a transmis pour la session d'été une interpellation sur ces fermetures. Sous le titre « Fermeture de guichets de gare: stratégie de démantèlement aux

CFF? », il demande entre autres quels sites subiront le même sort en 2019 et plus tard et quels sont les critères retenus. M. Reynard fait remarquer que de nombreuses campagnes des CFF ont pour but d'amener la clientèle à utiliser les services en ligne au lieu de ceux des guichets. Par exemple par le fait que certaines prestations au guichet sont payantes alors qu'elles sont gratuites via internet ou une application.

L'interpellation veut aussi montrer que le démantèlement des points de vente met en danger le mandat de service public des CFF.

Le SEV soutient l'interpellation
Comme Mathias Reynard, le SEV ne désavoue pas non plus les nouvelles technologies. Appliquées judicieusement, elles peuvent nous fournir de précieux services. Il est toutefois inacceptable de rendre

peu attrayants les points de vente physiques par des heures d'ouverture des guichets réduites et de longues files d'attente, pour ensuite les fermer, surtout que les services en ligne des CFF ne fonctionnent pas parfaitement.

Gares fantômes

Si le personnel de la vente doit prêter main forte à la clientèle lors de l'achat de billets aux automates ou via une applica-



Distribution de tracts le 27 mars contre la suppression du guichet de la gare de St-Maurice (VS). De g. à dr.: le conseiller national Mathias Reynard, Blaise Carron (pdt et vice-pdt USVs) et René Zürcher, SEV.

SITES

Les CFF vont fermer en 2018 neuf de leurs points de vente. Les sites suivants sont touchés:

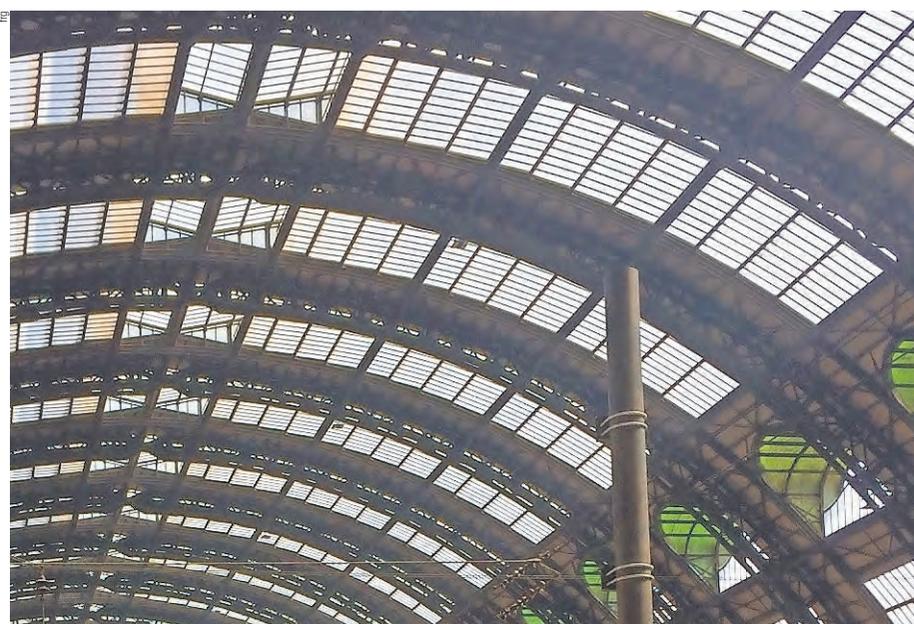
- Suisse alémanique : Bâle EuroAirport, Turgi, Erlenbach ZH, Zurich Tiefenbrunnen, Münchenbuchsee et Küssnacht am Rigi
- Suisse romande : St-Maurice, Renens EPFL, Palézieux (sera repris par les TPF)

tion au lieu de lui fournir le service souhaité au guichet, c'est que la déshumanisation des gares est déjà bien en marche. Il y a la menace de gares sans visage, de lieux impersonnels qui compromettent gravement le sentiment de sécurité subjectif. Et une fois de plus, les CFF accélèrent le démantèlement de ses services.

Des interpellations cantonales (à ce jour dans les cantons du Jura, de Neuchâtel, de Genève et de Vaud) ont également abordé le thème. Le SEV suivra avec intérêt le déroulement politique de cette affaire.

Chantal Fischer / M-JJ

Photomystère: « Où a été prise cette photo? »



Le concours de **contact.sev**

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

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

Solution du concours paru dans **contact.sev** n° 8:

Un détail de la gare de Vevey (VD). Une photo peut être consultée sur www.sev-online.ch.

Le sort a désigné **Valérie Gogerat** de St-Légier-La Chiéssaz, section AS Ouest. Elle remporte un set d'écriture Caran d'Ache.

Conditions de participation

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

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

Sur Internet Rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance. Demier délai de réception des réponses: mercredi 4 juillet.