

SEV N°12

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO de Vivian Bologna

Un collector entre tes mains

Quelle fierté de pouvoir te présenter ton nouveau journal! Et pour marquer l'événement, chaque membre le reçoit dans sa boîte aux lettres. Dès le prochain numéro, ceux qui ne le lisent habituellement qu'en version électronique retrouveront leurs habitudes.

Mais je m'égare. Si nous sommes fiers de ce nouveau produit c'est d'abord parce qu'il est le fruit d'une collaboration à tous les étages du SEV, membres y compris. J'en profite donc pour remercier ici tous ceux et celles qui y ont contribué. Car nous avons essayé de tenir compte autant que faire se peut des besoins et des avis exprimés lors de la Journée de la communication de juillet 2016 ainsi que des critiques émises lors du test de l'automne dernier.

Le résultat est probant puisque la maquette proposée par Helen Ebert - une graphiste toujours à l'écoute - est plus aérée qu'auparavant. Le format permet une meilleure mise en valeur des illustrations. Nous avons aussi apporté quelques changements aux contenus avec de nouvelles rubriques qui devraient te plaire. Elles ont notamment pour but de favoriser ce dialogue qui faisait parfois défaut. Tu peux ainsi directement interpeller le président Giorgio Tuti sur des sujets qui t'interpellent, dérangent, agacent ou inquiètent ou te plonger dans le quotidien d'un-e syndiqué-e en dernière page.

Les transformations de notre communication ne sont pas pour autant terminées puisque notre nouvelle identité visuelle sera présentée durant l'automne et que la communi-

cation digitale sera renforcée. A l'heure où les réseaux sociaux influencent et envahissent notre quotidien, le SEV s'adapte sans aller pourtant partout. Là aussi, les réflexions et besoins de nos membres nous ont guidés pour en déterminer les orientations. Ainsi, le site internet va être amélioré sur le plan du contenu comme du graphisme; nous allons renforcer notre position sur Facebook et utiliser encore davantage les newsletter qui nous permettent de nous adresser à toi directement.

Ce sera pour l'an prochain. Une année idéale pour se renouveler puisque le SEV fêtera son centenaire, avec un regard forcément sur le passé, tout en se tournant de manière résolue vers l'avenir.

LDT

Les nouveautés de l'Ordonnance révisée expliquées en long et en large.

2

CCT CFF

Après de longs mois de négociations, un bon accord a été trouvé!

3

Sur les traces de...

Nous vous emmenons dans le quotidien de Pascal Eichenberger.

10

La riposte à CFF Cargo

La stratégie de démantèlement de CFF Cargo dans l'Arc jurassien n'est vraiment pas du goût des politiciens de la région. Après les interpellations de Vincent Hennin dans le Jura et de Doris Angst à Neuchâtel, c'est autour des Juras siens bernois de monter au créneau. Le CEO de CFF Cargo Nicolas Perrin vient de recevoir une lettre de la Députation francophone du canton de Berne. Les députés relèvent que «dans notre région, cette restructuration aura des conséquences importantes (...). Notre souhait est évidemment de pouvoir conserver au maximum cette possibilité de transport ainsi que ses emplois, afin de ne pas transférer sur la route ces divers transports.» La députation demande instamment à Cargo de prolonger le délai des négociations à fin 2020, au lieu de fin 2018. Le Conseil du Jura bernois a fait part de son inquiétude auprès du conseiller d'Etat en charge des Transports, de même que la Chambre d'économie du Jura bernois qui craint les répercussions pour l'économie régionale.

VMCV: audits!

Ayant pointé du doigt depuis longtemps les dysfonctionnements de la direction des VMCV et son incapacité à résoudre la question lancinante du sous-effectif, le SEV découvre avec effarement que le mal était bien plus profond. «Le Régional» révèle l'existence d'un audit de l'Office fédéral des transports notamment pour infraction à la loi sur le temps de travail. En sous-effectifs, les employés ont dû multiplier les heures supplémentaires afin d'assurer un service de qualité. De son côté, la Commune de Montreux a aussi accepté de soumettre la direction et le conseil d'administration à un audit. Irina Gote, présidente du PS de Montreux, s'interroge dans le «24Heures»: «Est-ce que ces erreurs ne seraient pas aussi le fruit d'un conseil d'administration passif, laxiste et qui aurait eu la même fonction que des pots de fleurs sur un balcon, à savoir décorative?» (7.9.18). Après une nouvelle direction sans doute faudra-t-il aussi envisager des changements au sein du Conseil.

USS

Pierre-Yves Maillard (PS/VD) sera le candidat d'Unia à la présidence de l'Union syndicale suisse. Barbara Gysi (PS/SG) a été nommée par l'Association du personnel de la Confédération. Marina Carobbio (PS/TI) est également intéressée. La Commission féminine de l'USS veut quant à elle une femme. (voir p.3)



La Loi sur la durée du travail (LDT) régit le travail dans les entreprises de transport public.

RÉVISION LDT

Qu'est-ce qui change ?

Karin Taglang
karin.taglang@sev-online.ch

La Loi sur la durée du travail (LDT) fait partie du quotidien de la plupart des employé-e-s des transports publics. Après une profonde révision de la Loi et de son ordonnance, les nouvelles dispositions entreront en vigueur au changement d'horaire de 2018. Un aperçu.

Le 17 juin 2016 a eu lieu la votation finale du Conseil national et du Conseil des Etats sur la révision partielle de la Loi sur la durée du travail. Dès lors, l'ordonnance correspondante (OLDT) devait aussi être révisée. Deux ans plus tard, le 29 août 2018, le Conseil fédéral approuvait l'ordonnance et décidait de mettre en vigueur la Loi et son ordonnance le 9 décembre 2018. La révision a été élaborée par une commission tripartite, avec des représentants des employeurs, de l'OFT et des travailleurs; Martin Allemann du SEV faisait partie de ces derniers.

Voilà pour la genèse mais la question importante est: qu'est-ce qui change pour le personnel des transports publics? L'objectif de toute la révision était une certaine flexibilisation qui permette par exemple de mieux faire face au trafic des heures de pointe du matin et du soir ou de la haute saison dans les entreprises touristiques. De plus, la révision devait aussi tenir compte de l'évolution des habitudes. Voici les modifications les plus importantes.

Durée du travail

Le temps de travail sans prestation de service est réglé entre autres dans ce chapitre. Désormais les temps de déplacement nécessaires à une collaboratrice ou un collaborateur pour exécuter le travail attribué est compté dans la durée maximale du travail. Ceci est aussi valable pour le temps que les collaborateurs investissent pour des formations et des formations continues ordonnées ou prescrites par des lois.

Il est parfois nécessaire de prolonger la durée maximale du travail pour des raisons de service. C'est par exemple le cas lorsque le retour d'un

lieu de travail extérieur n'est pas possible dans la durée du travail maximale. Jusqu'ici cette durée pouvait être dépassée dans de tels cas d'un maximum 40 minutes, avec l'exception des temps de déplacement pour les jours de formation ou de formation continue où la limite était portée à 2 heures. Il sera désormais permis de prolonger la durée maximale du travail de 60 minutes pour raisons de service et même – pour autant qu'une convention avec les travailleurs existe – de 120 minutes. Mais, en compensation, le tour de repos qui suit devra compter au moins onze heures, durée qui ne pourra être réduite sous aucun prétexte. Cette disposition rend plus flexible la planification mais elle protège les travailleurs d'une trop grande charge de travail.

Avec la révision, les suppléments de temps pour le travail fourni entre 22 heures et 6 heures sont réglés plus clairement: ces suppléments ne sont plus mis en compte dans la durée maximale du travail, leur compensation doit faire l'objet d'une convention. Cette disposition sert à la protection de la santé, une compensation sous forme d'argent n'apportant pas la récupération nécessaire. La LDT révisée continue à autoriser des variations importantes de la durée quotidienne du travail au cours de l'année. C'est avant tout une nécessité pour les entreprises dont le volume de travail dépend fortement de fluctuations saisonnières. La loi révisée continue à exiger qu'une convention écrite détermine si la durée du travail est plutôt régulière ou soumise à des fluctuations.

Travail supplémentaire et pauses

Les heures supplémentaires sont monnaie courante dans de les entreprises. A l'avenir, toutes les entreprises doivent les recenser chaque mois. La LDT révisée définit que le travail supplémentaire sera compensé d'un commun accord par du temps libre de même durée dans les deux mois. Ce délai ne peut être étendu que s'il existe une convention écrite entre l'employeur et le travailleur. Pour la protection de la santé, il est cependant important que la compensation ait lieu dans les plus brefs délais. Le délai de compensation peut donc être étendu jusqu'à un an maximum.

Les règles concernant les pauses étaient particulièrement importantes dans cette révision. On ne pouvait ignorer la tendance de la société qui est de souhaiter des pauses plutôt courtes. Elles doivent cependant être suffisamment longues pour permettre aux collaborateurs de récupérer. Désormais la pause, sous certaines conditions, peut durer moins d'une heure. Pour les collaborateurs, cela veut dire qu'ils doivent être entendus pour des pauses de 45 à 59 minutes et que pour des pauses entre 30 et 44 minutes il faut même une convention. De plus, la règle stipule qu'il n'est pas permis de renoncer à la pause en cas de force majeure ou de dérangement d'exploitation. Il est toutefois permis de la reporter jusqu'à la fin de la perturbation. Le nouveau droit donne plus de poids à la protection de la santé lors des pauses en cours de nuit, avant tout en ce qui concerne les possibilités de se reposer.

Les suppléments de temps pour les pauses hors du lieu de service font aussi l'objet de nouvelles règles: la durée de toutes ces pauses est additionnée. Le supplément de temps de 30% doit être accordé dès la 61e minute. Ceci est valable pour les tours avec plus de deux pauses, indépendamment du lieu des pauses.

A part ces changements importants, l'OLDT contient diverses modifications de moins de portée et règle divers domaines de manière plus claire. Par exemple la durée minimale du tour de repos, lors d'impérieuses raisons comme les cas de force majeure, a été fixée sans équivoque à huit heures et le nombre des jours fériés cantonaux a été augmenté à sept. Pour les tableaux de service et pour la répartition des services, il y a de meilleures dispositions de protection du personnel et il y a des règles pour l'entreprise.

« Globalement ça joue »

Martin Allemann, qui a participé aux travaux de révision comme membre de la commission LDT, tire un bilan général positif: «Globalement ça joue», dit-il. «Naturellement, en tant que SEV, nous revendiquons la rétrocession au personnel du gain de productivité lié aux nouvelles règles sur les pauses.»

GIORGIO TUTI répond

« Il faut une personnalité combative »

? Dirigée pendant 20 ans par un homme, l'USS doit-elle élire une femme à sa tête?

Il est important de préciser que je suis membre de la Commission de sélection de l'USS en vue de l'élection présidentielle du 1er décembre par le Congrès. Mes propos ici sont ceux du président du SEV. Dans notre syndicat, c'est le comité qui va se prononcer sur le ou la candidat-e à soutenir. Et le comité du SEV va prendre sa décision après avoir entendu toutes les personnes intéressées par le mandat.

Maintenant, il s'agit de préciser que rien dans les statuts, ni dans les règlements de l'USS ne définit le profil exact de la personne à soutenir. Par contre, il est évident que des critères tels que le genre, l'âge ou l'appartenance régionale influencent la réflexion. Mais quelle que soit l'importance de ces éléments, c'est bien la personnalité du candidat ou de la candidate qui sera déterminante. Lorsqu'on est à la tête d'une organisation regroupant 16 syndicats défendant 380 000 salarié-e-s, on doit faire preuve de combativité et être capable de

relever de nombreux défis, dont quatre sont prioritaires à mes yeux.

Premièrement, il est primordial de défendre les conditions de travail et salariales des travailleurs et travailleuses. Cela implique évidemment l'égalité des salaires.

Deuxièmement, le ou la président-e de l'USS doit tout mettre en oeuvre pour améliorer le système de prévoyance vieillesse et les conditions de vie des retraité-e-s, ainsi que les protections sociales en général.

Tertio, le ou la candidat-e doit avoir une vision claire concernant les transformations du monde du travail dues à la numérisation.

Enfin, il ou elle doit évidemment avoir comme objectif le développement de l'USS.

C'est sur la base des discussions et des réponses des candidat-e-s sur ces thèmes que le comité du SEV tranchera.

Tu veux poser des questions à Giorgio ou à un autre membre de la direction, alors écris-nous à journal@sev-online.ch

CCT CFF / CFF CARGO

Accord trouvé !

La nouvelle CCT CFF / CFF Cargo a été approuvée après près de 9 mois de difficiles négociations. « Nous arrivons à un bon résultat malgré des positions initiales éloignées, et ce grâce à la mobilisation des membres du SEV qui ont soutenu la délégation de négociations et défendu leur CCT », analyse Manuel Avallone, vice-président du SEV et responsable de la délégation du personnel. La CCT entre en vigueur le 1er Mai 2019 pour une durée de trois ans et peut être résiliée au plus tôt pour le 30 avril 2022. Elle doit encore être validée par le Conseil d'administration des CFF et la Conférence CCT CFF / CFF Cargo en ce qui concerne le SEV.

Voici les principaux points négociés:

Digitalisation: les transformations liées à la numérisation du travail est prise au sérieux. Les CFF financent des analyses de situation pour le personnel et de la formation continue afin de favoriser le maintien dans le marché du travail. Le droit à la déconnexion est inscrit dans la CCT.

Participation aux frais de maladie: le personnel participe désormais aux frais de maladie à hauteur de 40% (60% pour l'employeur). Le personnel actuel ne subit par contre aucune baisse, les déductions salariales étant compensées par des hausses du salaire de base.

Augmentations individuelles: les CFF investissent 0,8% de la masse salariale dans les augmentations individuelles. En 2021, ce sera même 0,9%. Cela permet notamment de favoriser la progression salariale.

Solution pour les garanties ToCo

Les garanties salariales ToCo sont intégrées au salaire pour une grande partie des quelque 3800 collaborateurs concernés. Pour près de 700 employé-e-s, les garanties ToCo seront réduites progressivement en deux étapes jusqu'à un niveau négocié.

Dans les bonnes nouvelles, citons les désormais 20 jours de congé paternité, contre 10 aujourd'hui et la protection contre le licenciement dont le principe reste le même

puisque ceux qui ont au moins 4 ans d'entreprise ne peuvent pas être licenciés pour raison économique.

Maintien des primes de fidélité

Les primes de fidélité, sujet très important pour nos membres, restent inchangées. Ils pourront toujours en bénéficier en temps. Autre sujet sensible, les allocations régionales. Elles ne sont pas touchées.

Enfin, signalons que la révision de la Loi sur la durée du travail (LDT) est partiellement mise en oeuvre dès le changement d'horaires 2018/2019. Le personnel qui effectue des tours de service bénéficie toujours de la garantie des 115 jours libres annuels que les CFF voulaient réduire et les plus de 60 ans conservent leur semaine de vacances supplémentaire.

Comme évoqué plus haut, au SEV, c'est la conférence CCT qui doit se prononcer sur ce résultat. Ce sera le lundi 17 septembre.

Vivian Bologna



Le soutien et la mobilisation des membres du SEV a été déterminante pour obtenir un bon résultat.



En Suisse, le salaire est toujours et encore un immense tabou. Ce tabou est un problème car il favorise la discrimination salariale. Si nous ne parlons pas ouvertement de notre salaire, nous ne pouvons pas savoir s'il est correct et équitable. La culture de discussion sur les salaires doit changer grâce à une nouvelle plateforme zeigdeinenlohn.ch. Le nom du site est en allemand, mais de nombreuses Romandes et de nombreux Romands se présentent en français. Des hommes et des femmes de tout âge et de toutes branches s'y présentent avec leur nom, leur photo et leur salaire. Ils montrent qu'ils sont prêts à briser le tabou et à empêcher la discrimination salariale. zeigdeinenlohn.ch est un projet des unions syndicales cantonales de Zurich et de Schaffhouse ; il est soutenu par de nombreuses organisations, dont le SEV.

L'UDC a déposé le 31 août son initiative populaire « pour une immigration modérée (initiative de limitation) ». Elle charge le Conseil fédéral de négocier l'abolition de l'accord de libre circulation des personnes avec l'UE au plus tard dans les douze mois suivant l'acceptation de l'initiative. Si aucune entente ne peut être trouvée, l'accord de libre circulation des personnes doit être résilié dans les 30 jours. L'UDC s'en prend ainsi au système éprouvé de la libre circulation des personnes et aux mesures d'accompagnement qui en font partie. Elle s'en prend aussi au droit des travailleurs de choisir leur lieu de travail sans discrimination, avec la protection des salaires et des conditions de travail en Suisse.



Grâce à des «partenariats», ou plutôt de la sous-traitance à des entreprises de bus, FlixBus se répand très rapidement en Europe et aux USA, et pas que dans le marché de l'autobus (Photo: Daimler)

LE LOW COST MENACE LE TRANSPORT SUISSE

FlixBus, l'Uber du bus

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

FlixBus a mangé la concurrence en quelques années. En cinq ans, l'entreprise munichoise est passée du statut de start-up à celui de numéro un du bus longue distance en Europe. Et cela en ne possédant qu'un seul car. En 2018, l'entreprise relie 1700 destinations dans 28 pays, de Stockholm à Madrid en passant par Varsovie. 40 millions de passagers ont été transportés dans un bus vert et orange en 2017. Alors que FlixBus a débarqué en juin sur le marché suisse en s'alliant à Eurobus, il vaut la peine de revenir sur les raisons de cette ascension fulgurante. Sa stratégie agressive et expansionniste menace en effet le système de transport helvétique.

Partenariats ou sous-traitance

FlixBus a été fondée en 2013 à Munich par trois jeunes entrepreneurs. Elle n'a rien d'une entreprise de bus classique mais s'approche davantage d'Uber ou de Airbnb qui ne possèdent ni voitures ni appartements. FlixBus ne possède aucun autocar – si ce n'est un pour être reconnue légalement comme une entreprise de bus – et n'emploie directement aucun chauffeur. Elle travaille avec 250 transporteurs privés répartis un peu partout en Europe. Son modèle économique est basé sur ce qu'elle appelle des «partenariats» – mais on devrait plutôt parler de sous-traitance – avec des entreprises autocaristes locales souvent familiales, actives de longue date. Ces sous-traitants roulent avec leurs propres bus et emploient près de 7000 chauffeurs qui, à la différence d'Uber, ne sont pas considérés comme des auto-entrepreneurs.

Le transporteur sous-traitant empêche les trois-quarts du prix du ticket, le dernier quart

repartant à Munich. L'achat des bus aux normes FlixBus (peinture verte, accès wi-fi gratuit, sièges confortables, etc.) est toutefois à sa charge. Avec un coût pouvant se monter à 400'000 euros, ce n'est pas anodin ! Si FlixBus fixe le prix du billet, qui peut passablement varier, c'est le sous-traitant qui fixe le salaire des chauffeurs. Ce modèle n'est pas nouveau. Il a été copié sur celui de l'anglais National Express qui s'est imposé en Angleterre après la dérégulation des bus dans les années 1980 en sous-traitant des services à des compagnies d'autocars locales.

Plateforme de mobilité

FlixBus s'occupe de la planification du réseau, du développement des lignes, du service client, de la vente et du marketing ainsi que du service de réservation et de billetterie qu'elle qualifie «d'intuitif». Le bus est de plaisir à un public-jeune avide de nouvelles technologies, moins regardant sur la qualité du transport et la durée du voyage que sur le prix, bas, du ticket. Pour cela, FlixBus mise à fond sur les applications smartphone, le wi-fi gratuit à bord et le suivi GPS des bus en temps réel. L'opérateur allemand peut ainsi se vanter de l'alliance inédite entre la technologie start-up, l'esprit entrepreneurial d'Internet et l'industrie du transport.

Fusions et acquisitions

La libéralisation des bus longue distance démarre en Allemagne en 2013. FlixBus se lance dans l'exploitation de quatre lignes en Bavière et fait face à 12 concurrents. Comment a-t-elle avalé cette concurrence pour accaparer en 4 ans 93% de parts de marché en Allemagne ? Les trois fondateurs ont compris qu'il fallait aller vite et construire un réseau national. Pour cela, les fusions et acquisitions ont permis de brûler les étapes.

En 2015, ils rachètent la start-up rivale de Berlin MeinFernBus. Ils s'étendent en Italie, Belgique, Scandinavie et dans les pays de l'Est. Dans la perspective de la libéralisation du marché des cars longue distance prévue par la Loi Macron, ils lancent une filiale à Paris desservant progressivement plus de 120 villes françaises. En 2016, ils rachètent les activités continentales de Megabus leur permettant d'accroître leur réseau européen. Ils intègrent les activités de l'allemand PostBus. Ils font de même en 2017 en Autriche avec Hellö et en 2018 en Suède avec Swebus.

L'arrivée des fonds d'investissement

Comment FlixBus a-t-elle pu faire ces acquisitions avec une activité qui n'est devenue rentable en Allemagne qu'à partir de 2016 ? Le responsable du deal avec MeinFernBus, c'est Jörn Nikolay, le chef pour l'Allemagne de General Atlantic, un fonds d'investissement américain qui a investi dans 250 entreprises dont... Uber et Airbnb. General Atlantic a investi un montant en millions à trois chiffres dans FlixBus qui lui appartient depuis à hauteur de 30%. D'autres acteurs y ont investi comme le fonds d'investissement américain Silver Lake ou le constructeur Daimler.

Avec des partenaires financiers puissants et complémentaires pour une stratégie de croissance du chiffre d'affaires avant celle du bénéfice, on comprend mieux la force de frappe et l'appétit de FlixBus. D'autres concurrents comme Deutsche Bahn ont abandonné la partie après deux années déficitaires. A partir du moment où l'entreprise représentait 80% du marché allemand, en 2016, elle est devenue bénéficiaire. Et le prix moyen des tickets de bus allemands a augmenté de 18% entre 2015 et 2017 (chiffres fernbusse.de).

USA, trains et... avions

En 2016, FlixBus est devenue une marque d'une entreprise qui l'englobe : FlixBus. Le changement n'est pas anodin car il témoigne d'un intérêt de l'entreprise pour de nouveaux marchés de la mobilité. En août 2017, sa filiale FlixTrain obtient une licence d'entreprise de chemin de fer. Elle reprend ensuite la liaison Berlin-Stuttgart puis, en mars 2018, la ligne Hambourg-Cologne. Pour un des directeurs de FlixBus, « le train est juste un bus plus grand ». FlixBus veut étendre le modèle du bus au train en recourant à des partenariats avec des sous-traitants privés expérimentés.

Dans sa course en avant vers de nouveaux territoires, FlixBus se diversifie aussi géographiquement et s'attaque au marché américain du bus longue distance depuis mai 2018. Autre diversification, FlixBus est en contact avec diverses compagnies aériennes dont Lufthansa en vue d'une coopération pour qu'avec un seul ticket on puisse se rendre de la maison à son lieu de vacances.

Arrivée de FlixBus en Suisse

FlixBus s'intéresse au marché suisse depuis quelques années mais, jusqu'à récemment, n'avait pas trouvé la clé pour exploiter des lignes de bus à l'intérieur du pays. Elle dispose certes de nombreuses bases dans les grandes et petites villes suisses. En raison de l'interdiction du cabotage, elle ne pouvait qu'acheminer des passagers en Suisse depuis une destination étrangère et vice-versa. Mais, depuis un rapport du Conseil fédéral d'octobre 2017, le verrou des bus longue distance en Suisse s'est brisé. Le SEV avait dénoncé ce «changement de paradigme majeur». En février, l'Office fédéral des Transports (OFT) a accordé à Domo Swiss Ex-

press une première concession pour exploiter dès le 10 juin les trois premières lignes de bus longues distances à bas prix. En avril, la compagnie argovienne Eurobus (voir encadré) déboursait environ deux millions pour prendre une participation majoritaire dans sa concurrente Domo.

Depuis juin, FlixBus est de la partie. Grâce à un partenariat avec Eurobus, elle accède au marché suisse avec trois lignes reliant les principales villes du pays. FlixBus met à disposition son système de réservation et de billetterie en ligne. Eurobus fournit le matériel roulant, le personnel et se charge de la tarification et des itinéraires. Six autocars standards desservent les villes helvétiques. Mi-décembre, six nouveaux bus à deux étages entreront en service. Eurobus ayant fait d'autres demandes de concessions, on ne doute pas que FlixBus s'étende rapidement en Suisse. A moins que le Parlement oppose clairement son veto (voir ci-contre).

Les critiques se multiplient

Pour le SEV, l'arrivée de FlixBus représente un « réel danger pour les transports publics suisses et pour le rail en particulier. Les conditions sociales et salariales des sous-traitants de la multinationale allemande rendent plus que nécessaire la conclusion d'une convention collective ». Le SEV voit dans cette expansion des bus longue distance une « concurrence inacceptable pour le rail » pour lequel la Confédération a pourtant investi des milliards. Un argument que reprend également l'Association transports et environnement (ATE). Malgré les efforts de marketing déployés par FlixBus pour vanter la dimension écologique du transport via ses bus verts, l'ATE rappelle que, « à capacité égale, les autocars grandes lignes rejettent jusqu'à dix fois plus de CO2 que les trains. »

Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV, critique le choix de l'OFT d'octroyer des lignes, « un choix adopté sans qu'aucune décision politique de principe n'ait été prise ». Pour elle, à moyen terme, le système de transports publics suisses, rigoureusement tarifé, non seulement sera égratigné par la demande de davantage de concurrence, mais « sera anéanti. Parce que le chemin de fer sera peut-être en manque de recettes permettant d'accorder des subventions croisées à des lignes non rentables ».

Le partenariat conclu entre FlixBus et Eurobus inquiète la présidente du Conseil d'Etat vaudois et membre de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, Nuria Gorrite : « Cette collaboration ressemble à une façon pour FlixBus de mettre en place une offre en Suisse sans avoir besoin d'une autorisation. Or, les bus longue distance ne s'inscrivent pas dans le système des transports publics et le fragilisent en cassant les prix » («Bilan», 20.6.2018).

Demande de concession d'Eurobus pour ... sept lignes internes

Les dégâts potentiels sur le système suisse des transports sont à prendre très au sérieux. Vu la stratégie très agressive et expansionniste de FlixBus, on ne doute pas de sa volonté de s'étendre encore bien davantage en Suisse, « un marché intéressant » selon le chef de FlixBus André Schwämmlein cité par la « Luzerner Zeitung » (19.2.2018). Il faut en effet garder à l'esprit que la demande de concession d'Eurobus pour sept lignes internes, déposée en décembre auprès de l'OFT, suit son cours.

Eurobus

Eurobus se présente comme le plus grand autocariste privé de Suisse. Appartenant au groupe argovien Knecht, il emploie 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires de 125 millions de francs, selon ses propres données. Créé en 1909 par la famille Knecht à Brugg dans le canton d'Argovie, le groupe Knecht Voyages est le 4e plus grand tour-opérateur de Suisse. Eurobus dispose d'une flotte de 260 minibus, bus et autocars.

Début juillet, une délégation du SEV avait été reçue par la direction d'Eurobus et lui avait fait part de sa volonté d'arriver prochainement à la conclusion d'une CCT dans le domaine du bus longue distance. (ysa)

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Trois questions à Edith Graf-Litscher

Les bus grandes lignes sont aussi d'actualité avec la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI). Le 11 septembre, jour de clôture de la rédaction, le Conseil national s'est finalement rallié à la variante des Etats – pour que le trafic régional soit davantage protégé contre les entreprises de bus longue distance – dans son examen du projet de loi. Avec 52,9% de oui, (avec le PS et les Verts), il a voté dans le sens du SEV. Secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale (PS Thurgovie), Edith Graf-Litscher est présidente de la commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N). Elle connaît le thème sur le bout des doigts et nous éclaire sur les enjeux.

Edith, OBI concerne les chemins de fer. Quel est le rapport avec les bus grandes lignes ?

Edith Graf-Litscher: L'autorisation de moyens de transports parallèles dans le trafic régional voyageurs est problématique. Sans un concept global des transports publics pour les bus grandes lignes, le danger est grand que les revenus provenant de courses rentables coulent dans les mains d'opérateurs privés. Une augmentation des indemnités fédérales et cantonales ou une réduction de l'offre, une augmentation des prix et la pression sur les salaires seraient inévitables à long terme. La question concernant les bus grandes lignes est le point politique le plus controversé de l'objet.

Quelle était la recommandation de la CTT-N à l'attention du Conseil national ?

Par 14 voix contre 10, la commission a décidé de suivre l'orientation du Conseil des

Etats pour éviter que les entreprises privées de bus grandes lignes puissent choisir à la carte. La commission a apporté des précisions au texte du Conseil des Etats en faisant la différence entre trafic grandes lignes et trafic régional. La ligne rouge est le trafic régional voyageurs qui a droit à des subventions. Les bus grandes lignes sont autorisés pour autant que seul le trafic grandes lignes soit concerné, respectivement que le trafic régional voyageurs soit étoffé. Si ce dernier devait subir une concurrence, l'octroi d'une concession ne devrait plus être possible.



Quel est ton avis personnel ?

Nous ne devons pas mettre en jeu notre modèle de transports publics qui fonctionne bien et couvre tout le territoire suisse. Au premier abord, un peu de concurrence ne semble pas causer de gros dégâts. Mais nous devons garantir qu'elle ne se fasse pas au détriment du personnel, de la sécurité et de l'horaire. Pour ce faire, il faut d'abord définir politiquement les paramètres et les règles du jeu à respecter pour les bus grandes lignes dans un concept global de transports publics. *kt*

EUROBUS SWISS EXPRESS

Mais qui conduit donc vraiment?



Le terminal des bus du Neufeld, à Berne, ressemble à tout sauf à un arrêt de bus.

Karin Taglang

Nous sommes vendredi matin, à Zürich, il est 7h50. Normalement, c'est l'heure à laquelle je monte dans l'IC: dans une heure je serais à Berne. Mais aujourd'hui je me retrouve à la gare des bus, au Sihlquai et, un peu perdue, je le cherche des yeux: le bus longue distance qui doit m'emmener à Berne. Il s'appelle Swiss Express et il est exploité par l'entreprise suisse «Eurobus». Le voici qui arrive sur le parking, pile à l'heure; il se faufile entre les barrières et s'immobilise. A l'extérieur, le rituel logo «Eurobus» est bien visible. A l'arrière, un peu plus petit, dans un coin vert, on peut également lire «FlixBus». Devant le véhicule se forme une petite grappe d'une quinzaine de personnes. Le chauffeur descend du bus et contrôle les billets. Je lui tends ma réservation, il ne prononce pas un mot. Hésitante, je cherche mon passeport suisse dans mes affaires et je le lui mets sous le nez. Toujours aucune réaction. Il fronce les yeux, jette un regard bref sur le document rouge puis, haussant les épaules, me fait signe de passer.

Le chauffeur monte alors dans le bus, ferme la portière et démarre. Direction Berne, je suppose; c'est vrai que sur la vitre, à l'extérieur, il y avait un billet sur lequel figuraient les destinations. Mais pas un mot n'est échangé: les passagers n'ont droit à aucun mot d'accueil, on ne leur dit pas quelle est la prochaine halte, on

ne leur demande même pas d'attacher leur ceinture. Rien. A la place, les haut-parleurs diffusent de la musique classique dans une sorte de vrombissement, bientôt suivi par un débat radio sur la guerre, l'art et la société. Je mets mes écouteurs et je regarde autour de moi: tout le monde en a déjà fait de même.

Dans le bus, plus rien n'indique que l'opérateur soit Eurobus. Les sièges vides sont marqués du sigle FlixBus, avec sa classique couleur vert acidulé. Et suspendue à la fenêtre, une feuille plastifiée, de FlixBus, explique le système d'attribution des sièges. Comme j'ai encore ma réservation à la main, je l'étudie de près: rien n'indique sur le billet que la ligne sur laquelle je suis en train de voyager soit autre chose qu'une ligne FlixBus. Gentiment mais sûrement, je commence à me méfier de la coopération entre Eurobus et FlixBus. Selon leur communiqué de presse du 5 juin, il s'agit purement et simplement d'un partenariat de distribution: «Pour la commercialisation des lignes de bus grande distance soumises à concession, la compagnie de bus helvétique utilisera le système de réservation du prestataire de mobilité FlixBus, qui a fait ses preuves. Mais la concession, l'offre, le choix du tracé et la fixation des tarifs relèvent d'Eurobus.» Sur le site web www.flixbus.ch, c'est un tout autre son de cloche. «Avec nos bus longue distance couleur verte de FlixBus, tu pourras voyager à travers

la Suisse de manière confortable, davantage écologique», peut-on lire. «Désormais il y a également des FlixBus qui circulent à l'intérieur de la Suisse.» Je cherche en vain sur ce site une indication sur le réel opérateur. Du coup je ne suis pas du tout surprise de recevoir, à la fin du trajet, un email (couleur vert acidulé) de FlixBus qui me prie de bien vouloir évaluer mon voyage avec FlixBus ...

Mais reprenons le fil de l'histoire: je suis donc assise dans un bus, dont j'espère qu'il roule en direction de Berne. Je reconnais que le véhicule est moderne et relativement confortable. Mais ce confort s'explique aussi par le fait qu'avec ses 15 passagers ce bus à deux étages est manifestement sous-occupé. Le trajet de Zürich à Berne coûte 16 francs et 10 centimes, sans abonnement général et sans demi-tarif. La recette brute de cette équipée s'élevait donc au maximum à 241 fr. 50.

La politique des prix cassés est le principal élément du positionnement de FlixBus sur le marché. Et par pudeur nous laisserons en suspens le salaire du chauffeur dans un tel contexte. Or, c'est exactement dans cette politique de prix cassés que l'Office fédéral des transports (OFT) voit une immense opportunité surtout pour le tourisme helvétique, puisque ce sont surtout les voyageurs étrangers qui utilisent les bus grande distance suisses. « Ces bus grande distance offrent à un public sensible aux prix des liaisons attractives. Pour la Suisse pays touristique, ces liaisons sont d'une importance capitale, car elles amènent dans notre pays des visiteurs supplémentaires. » Voilà ce qu'écrivait l'OFT dans ses News en février 2018. Les touristes sont donc l'un des principaux publics-cibles visés par l'OFT pour justifier le trafic des bus grande distance. Or, l'offre n'est pas vraiment appropriée pour ce genre de public. Elle est certes peu onéreuse, mais conviviale et d'utilisation facile, ça non.

Lorsque le bus arrive à Berne, avec vingt minutes de retard, le chauffeur persiste dans son mutisme: aucune annonce. Et franchement le terminal des bus du Neufeld, à Berne, ressemble à tout sauf à un arrêt de bus. Le parking se trouve à côté d'une sortie d'autoroute, et non au centre-ville. Au moment où le bus s'est arrêté, j'ai cru que le chauffeur faisait une pause pipi. Le parking est si vide que la maisonnette des WC attire tout de suite le regard. Je sors néanmoins du bus, je finis par me repérer et je comprends qu'on est effectivement à Berne. Les touristes sont complètement paumés et restent au pied du bus, hésitants. «Sommes-nous à Berne?», me demandent-ils. Je les retrouve quelques instants plus tard à l'arrêt de bus de Bernmobil, à nouveau perdus, devant l'automate à billets. Je me demande bien ce qu'il y a de convivial là-dedans.

Une heure et demie plus tard que d'habitude, j'arrive enfin à la gare de Berne et me rends au bureau, heureuse de posséder un abonnement général et de pouvoir reprendre mon IC ce soir. Le bus grande distance de FlixBus... par-don... d'Eurobus, ce n'est pas ma tasse de thé. Et ça n'est pas non plus celle des touristes.



L'équipe de la protection juridique

Le rhume, la toux, mal à la gorge... Nous connaissons tous cela: vite au lit, une bonne dose de médicaments, les remèdes de grand-mères, et si ça ne va pas mieux on prend rendez-vous chez le docteur. On envoie le certificat médical à l'employeur et on s'emploie à se remettre sur pied au plus vite.

Si l'employé est lui-même concerné, en général le temps accordé pour le rétablissement suite à une maladie ou à un accident est stipulé dans le certificat médical. Les règles sont connues. C'est ce qui figure sur le certificat médical qui fait foi. En ce qui concerne la notation du temps, on inscrira «malade» ou «accident». S'il y a un doute pour l'employeur, ce dernier peut demander une expertise par un médecin de confiance. Mais le salaire est toujours versé, au minimum à 80%. La protection contre le licenciement s'applique.

Maintenant, qu'en est-il si ce sont les enfants ou les proches qui sont malades et qui ont besoin de soins? En principe, selon la Loi sur le travail, la personne qui prodigue les soins reçoit au maximum 3 jours pour un enfant de moins de 15 ans et un proche ou un partenaire qui fait ménage commun. Ce temps accordé doit permettre d'organiser des soins prodigués par d'autres personnes (des membres de la fa-

mille, le spitex, un service de la Croix-rouge, etc.). Une CCT ou un règlement d'entreprise peut octroyer plus de jours.

Mais une fois de plus, la situation peut changer selon les circonstances. Cela peut dépendre de la relation entre les personnes et des soins nécessaires. Il faut aussi considérer si la maladie ou l'accident du proche a des répercussions sur la personne qui prodigue les soins. Si cette dernière en arrive elle-même à ses limites, il faut qu'elle aille aussi consulter. A noter que l'employeur n'est pas forcé d'accepter l'absence pour cause de maladie d'une personne chargée de soins si celle-ci n'est pas également malade, mais que la maladie concerne seulement le proche. Il est par contre possible de prendre des vacances ou de convenir d'un congé non-payé. Sur demande de l'employeur, il faut fournir un certificat médical établi pour la personne malade ou accidentée. L'employeur est tenu de verser le salaire pour le temps que durent les soins. En cas d'absence de longue durée, il est possible que le salaire soit réduit à 80%.

Si l'enfant est malade ou accidenté:

Les parents doivent se charger de l'encadrement et de prodiguer des soins en cas de maladie. Pour cette raison les jours sont octroyés. Si les deux parents travaillent, les deux peuvent avoir droit aux trois jours. S'ils ont besoin de plus de temps, ils doivent en parler avec leur employeur.

Si le conjoint est malade ou accidenté:

Si les soins ne peuvent pas être organisés autrement, ici aussi la personne qui les prodigue a droit à trois jours. Si une opération ou des soins peuvent être planifiés à l'avance, l'encadrement doit aussi être planifié à l'avance. Les jours de congé ne sont octroyés que pour des maladies graves ou des accidents. Ici aussi il faut discuter avec l'employeur, en particulier si la personne malade ou accidentée se charge normalement de l'encadrement des enfants. En cas de maladie ou d'accident d'un parent ou d'un autre membre de la famille:

Il n'y a pas de droit particulier pour prodiguer des soins à des proches ne vivant pas dans le même ménage, même s'il s'agit des parents. Ici il faut se demander s'il n'y a vraiment personne d'autre qui pourrait prodiguer les soins en cas de maladie grave et subite, et non planifiée. Si l'on peut démontrer que la personne est la seule à pouvoir apporter son aide, alors au vu des circonstances spéciales les trois jours peuvent aussi être octroyés. Une CCT ou un règlement d'entreprise peut prévoir d'autres règles. Les maladies ou les accidents nous rendent déjà la vie assez dure, ceci pas seulement pour les personnes concernées. Il n'est pas toujours facile d'organiser des soins. Une discussion ouverte avec les supérieurs hiérarchiques peut aider en tous les cas. La personne qui prodigue les soins évite ainsi des pertes financières ou un licenciement.

ANGLE DROIT

Tracasseries en cas de maladie

TRANSPORTS DE COLIS PAR LA ROUTE

La Poste fait fausse route

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La Poste transfère le transport des colis du rail vers la route entre le centre de tri d'Härkingen et Thoune. Une décision qui entre en vigueur le 15 octobre prochain. Ce sont 14 wagons journaliers qui ont jusqu'ici effectué ces transports.

Le SEV ne comprend pas qu'une entreprise fédérale puisse transférer du trafic sur la route malgré le réchauffement climatique et les engorgements, pénalisant ainsi le trafic par wagons complets et CFF Cargo SA qui, pourtant, appartient aussi à la Confédération. Le personnel de la manœuvre de Thoune a été informé dès le 23 août d'un transfert du trafic postal. «Nous aussi avons été étonnés par cette annonce», déclare la direction de la région Thoune de Cargo Production. «Jusqu'à présent nous avons toujours pensé que le trafic postal vers Thoune et retour allait rester.» Apparemment, la Poste aurait d'abord examiné la possibilité de faire une partie du transport par le rail, via le centre de distribution de la gare de triage de Thoune. Mais voilà maintenant qu'elle veut charger un pôle partenaire des transports de Thoune vers les filiales de la Poste, et aussi envoyer des camions directement de Härkingen dans l'Oberland bernois, au-delà de Thoune.

Pour le personnel de la manœuvre de Thoune, la suppression du trafic postal signifie moins de travail, avec toutes les conséquences que cela implique.

Pour vos paquets, le rail!

«La Poste et CFF Cargo doivent rechercher une solution afin de maintenir ces transports par le rail, même si une solution par la route coûte un peu moins cher, exige le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn. De manière générale, la majeure partie du trafic

postal doit rester sur le rail. Ainsi la Poste contribuera à l'utilisation et à la pérennité du système de trafic par wagons complets.»

La Poste transporte aujourd'hui environ 60% des paquets par le rail entre les centres de tri des colis, et environ 40% entre les centres de colis et les centres de distribution. Afin de répondre aux besoins de la clientèle qui désire transporter plus rapidement de plus petites quantités, la Poste veut si possible acheminer les paquets directement de l'expéditeur au destinataire sans faire de haltes intermédiaires dans d'autres régions. La Poste a informé le SEV qu'elle était en train d'examiner des solutions avec CFF Cargo. CFF Cargo doit proposer un trafic par wagons complet réactif et rapide, nous explique-t-elle.

Un lien avec la réorganisation de Cargo?

Philipp Hadorn redoute un lien avec la réorganisation actuelle de CFF Cargo: «Lorsqu'un partenaire de longue date comme la Poste retire des mandats, on peut se poser des questions. Et ce n'est pas acceptable qu'une entreprise appartenant à la Confédération mette en danger une autre entreprise fédérale en lui refusant une partie des transports, avec toutes les conséquences sur l'emploi et la réussite de l'entreprise. Le DETEC doit s'assurer que l'on mette bientôt un terme à l'érosion de ses entreprises et à la dilapidation du patrimoine du peuple.»

Sur le dos du personnel?

La Poste se refuse à dévoiler les économies escomptées avec ce transfert sur la route. Mais selon les transporteurs qui seront mandatés, on peut craindre qu'en l'absence de CCT, les conditions de travail et d'engagement soient nettement moins bonnes qu'à CFF Cargo. Quant à l'avenir du personnel du centre de distribution de Thoune, il est plein d'incertitudes.

PRÉVOYANCE VIEILLESSE

Travailler après 65 ans

J'aurai 65 ans l'année prochaine mais je voudrais travailler encore deux ou trois ans. Quelles en seraient les conséquences pour ma prévoyance vieillesse?

Aujourd'hui, une personne sur huit environ continue à travailler après avoir atteint l'âge de la retraite AVS, soit 65 ans pour les hommes et 64 ans pour les femmes. Vous serez donc en bonne compagnie. Et vous bénéficierez d'une amélioration de votre prévoyance vieillesse. Pour cela, vous pouvez choisir entre différentes variantes. Selon le cas, une planification minutieuse avec un expert en prévoyance compétent est donc recommandée.

En ce qui concerne le premier pilier, vous pouvez ajourner la rente AVS d'un an au moins et de cinq ans au plus. Le supplément de rente correspondant se situe entre 5,2 pour cent pour la durée d'ajournement minimale et de 31,5 pour cent pour un report de 5 ans. Si vous êtes marié, vous pouvez ajourner votre rente et votre épouse pourra déjà percevoir sa rente AVS malgré tout. Mais vous pouvez aussi continuer à travailler et toucher votre rente AVS. Dans ce cas, le revenu imposable cumulant rente et salaire peut être plus élevé que le salaire antérieur soumis à imposition avec à la clé une facture fiscale sensiblement plus élevée.

Peu importe que vous touchiez votre rente ou que vous la différeriez, votre revenu reste malgré tout soumis à cotisations. Il existe néanmoins une franchise de 1400 francs par mois ou 16 800 francs par an et par employeur. Toutefois, ces cotisations n'ont plus aucune incidence sur le montant

de votre rente AVS. En revanche, les cotisations à l'assurance chômage ne sont plus versées. Et, bien entendu, vous n'avez plus droit aux prestations de l'assurance chômage.

Dans le deuxième pilier, la possibilité d'ajourner votre rente et de continuer à payer des cotisations dépend du règlement de votre caisse de pension. Si cette possibilité existe, l'employeur continue également à cotiser. Vous devriez cependant vérifier les conséquences éventuelles de cet ajournement sur le taux de conversion qui sert de base au calcul de votre rente. De nombreuses caisses de pension permettent aussi un retrait partiel de la rente ou du capital et la poursuite du paiement des cotisations. Mais, si vous changez d'employeur, vous ne pourrez plus adhérer à une autre caisse de pension.

Dans le pilier 3a, vous pouvez verser des cotisations et les déduire de votre revenu imposable aussi longtemps que vous continuez à travailler. Si votre avoir est réparti entre plusieurs fondations de prévoyance, vous pouvez, par exemple, demander le paiement d'un compte ou d'une police et continuer à effectuer des versements sur les autres comptes ou polices.

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: wš www.helvetia.ch/sev

En partenariat avec

helvetia 
Votre assureur suisse

DÉCÈS

Girod Laurent; 1933; mécanicien, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Liaudat Raymonde; 1935; veuve d'André, Atalens, VPT tpf Autobus.

Leu Werner; 1924; mécanicien, Brügg BE, PV Biel-Bienne.

Menzel Wilfried; 1935; fonctionnaire spécialiste, Chexbres, PV Vaud.

Nicolier Pierre-Yves; 1979; conducteur/contrôleur, Corbeyrier, SEV Externe.

Nydegger Samuel; 1928; cond trac s/Rail, Nyon, PV Genève.

Reymond Jean-Paul; 1938; chef de service, La Tour-de-Peilz, PV Vaud.

Zeender Roger; 1923; Mont-sur-Rolle, PV Vaud.

Byland Paul; 1924; contrôleur, St-Maurice, PV Valais.

Chevalley Louise-Paulette; 1924; veuve de Maurice, Le Mont-sur-Lausanne, PV Vaud.

Cuany Albert; 1928; ouvrier spécialiste, Vevey, PV Vaud.

Dubey Gilberte; 1931; veuve de Jean-Louis, Payerne, PV Fribourg.

Gabi Hans; 1933; chef de train, Le Landeron, PV Neuchâtel.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

«Ligne rouge : droits des salarié-e-s»



USS Quelque 200 travailleurs et travailleuses venus de toute la Suisse ont formé le 5 septembre sur la Place fédérale à Berne une « ligne rouge » symbolique que le Conseil fédéral n'a pas le droit de franchir dans les négociations sur un accord-cadre avec l'Union européenne (UE). Sous le slogan « Nous défendons les salaires et les conditions de travail », ils ont protesté contre le projet des conseillers fédéraux PLR Ignazio Cassis et Johann Schneider-Amman de saper les mesures d'accompagnement pour la protection des salaires et des conditions de travail (voir notre dernière édition). Ces deux

conseillers fédéraux aimeraient en effet soumettre les mesures d'accompagnement à l'accord-cadre Suisse-UE et laisser ainsi les tenants d'une ligne dure relativement au marché intérieur au sein de l'UE décider de la protection effective des salaires en Suisse.

Par cette action, les travailleurs et travailleuses réaffirment qu'ils ne négocieront pas sur le démantèlement de la protection des salaires. Ils exigent que le Conseil fédéral respecte la « ligne rouge » qu'il a lui-même confirmée à plusieurs reprises et, ainsi que cela a toujours été promis, ne les soumette pas à l'accord-cadre.

Ils ont rappelé que la Suisse a besoin de relations stables et bonnes avec l'UE et qu'à cet effet, une protection efficace et autonome des salaires et des conditions de travail est nécessaire.

Ce n'est qu'ainsi qu'a été remplie la condition permettant d'appliquer le principe selon lequel en Suisse, on doit verser des salaires suisses. Pour atteindre cet objectif, les mesures d'accompagnement doivent être continuellement adaptées et renforcées, mais pas démantelées. Elles ne resteront la clé du succès des Accords bilatéraux que si la Suisse comble par elle-même les lacunes existantes.

NEUCHÂTEL: LIGNE 421 DE TRANSN

Sous pression



Inquiets pour les transports publics, des manifestants soutiennent Xavier Challandes (député Vert, auteur de l'interpellation, en bleu), 3e à droite.

Yves Sancey «Défendre l'emploi et la mobilité douce». C'est par ces mots rédigés sur un tract du SEV que les députés neuchâtelois ont été accueillis le 4 septembre. Sur la place du Château à Neuchâtel, à l'appel du secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique, des manifestant-e-s étaient venus appuyer la démarche de Xavier Challandes.

Le député vert déposait une interpellation urgente qui demande au gouvernement de clarifier sa politique en matière de transports publics. Il suggère aussi que l'Etat prenne le relais de la commune de Val-de-Ruz pour soutenir financièrement la ligne 421, qui relie Neuchâtel à l'ouest du Val-de-Ruz.

Cette ligne de bus devrait être amputée de six courses (30% de l'offre) en raison des mesures d'économies décidées par la commune de Val-de-Ruz. Cette ligne est fréquentée par de nombreux pendulaires.

Pétition et même manifestation le 18 juin, n'y ont rien fait. Les usagers du Val-de-Ruz, qui compte tout de même près de 17 000 habitants (un dixième du canton), semblent peu écoutés par leurs autorités qui se renvoient la balle sur la question de qui finance cette ligne.

L'interpellation a débouché sur un premier résultat que le journal «Arcinfo» qualifie de «susucre». Si le canton refuse pour le moment de prendre le relais, il fera un geste. Il va réinjecter une somme économisée sur la ligne 109 pour conserver une ou deux lignes de la 421. Pas de quoi réjouir Xavier Challandes qui craint

que les habitants du Val-de-Ruz songent à acheter une voiture.

De son côté, le SEV s'inquiète pour l'emploi et l'impact sur les chauffeurs de TransN, société majoritairement en main de l'Etat de Neuchâtel, une fois de plus amputée après l'attribution des lignes 612 et 613 à CarPostal. Dans ce contexte, le syndicat déplore que la direction de TransN ait demandé de la retenue à ses employés lors du rassemblement alors que, jusqu'ici, elle ne semble pas avoir pesé d'un grand poids pour inverser cette spirale du désengagement de l'Etat.

Le SEV voit en outre une certaine contradiction, pour ne pas dire un reniement, entre les engagements pris par le Conseiller d'Etat PLR Laurent Favre et sa politique des transports. En 2016, le peuple neuchâtelois plébiscitait «Neuchâtel Mobilité 2030», une stratégie de mobilité dont il a été le principal artisan. Celle-ci voulait concrétiser la vision «un canton, un espace», assurer «un lien entre les régions», «donner un souffle nouveau et combler le retard» en matière d'infrastructure en développant «l'offre de transports» «pour concrétiser la perception de ce territoire unique».

Aujourd'hui, le souffle semble bien retombé et la volonté populaire mise en sourdine. Selon M. Favre, l'Etat n'a plus les moyens de développer l'offre et ne peut que réduire les prestations. Au risque de se couper d'une partie du canton et de renforcer la spirale du déclin plutôt que de jouer un rôle contre-cyclique.

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 da la solidaritè
Solidarietà: la nostra carta vincente



26 octobre 2018, 9h00-17h00
Hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Journée de la migration 2018

«Racisme et xénophobie»

Intervenant-e-s
Kijan Espahangizi, docteur en histoire, professeur à l'ETH/Uni ZH
Lelia Hunziker, directrice de l'intégration en Argovie
Zoltan Doka, responsable du domaine de la migration chez unia

Détails et inscription:
www.sev-online.ch/migration

La manifestation est organisée par:

Sections

9.10

ZPV Léman

14h. Assemblée des membres Espace Dickens, Avenue d'Ouchy 9, 1006 Lausanne. Sujets d'actualité : CCT CFF, Avenir de la section.

16.10

Société des retraités affiliés des tl

Sortie Poissons. Départ Vélo-drome 7h50 ou des Croisettes à 8h. Direction Broc pour une visite d'Electro-Broc et apéritif. Nous nous rendons ensuite au restaurant «Im fang» avec la chasse au menu. Retour vers 17h30. Prix de la course 100 francs (boissons non comprises). Inscription jusqu'au 6 octobre. Renseignements : Jeanguenin Daniel, 0797757126 ou Franco Cerise, 021 652 83 07 ou 079 342 69 78. Rosset Yvan

Sous-fédérations

21.11

ZPV ouest

Assemblée régionale ordinaire dès 10h au Restaurant Riverside à Brigue-Glis. Cafés et croissants dès 9h30. La situation politique et les informations de la CoPe seront au coeur des interventions des invités. Les membres ZPV, les apprentis et les retraité-e-s sont les bienvenu-e-s. Roger Tschirky

Pensionnés

9.9

PV Neuchâtel

La Buvette du FC La Sagne se trouve à 20 minutes de marche de la gare. Transport organisé dès la gare de La Sagne pour les personnes à mobilité réduite. Local chauffé si nécessaire. Chaque participant apporte son pique-nique. Grills à disposition. Apéritif, soupe aux pois et café offerts. Boissons à prix modérés en vente auprès du cantinier. Inscription pas

nécessaire. Neuchâtel dép. 10.29 - La Chaux-de-Fonds dép. 11.04

25.9

PV Fribourg

La commission d'animation de la PV Fribourg vous convie à sa sortie automnale. Rendez-vous à 9 h 30 au restaurant « Le Sarrazin » à Lossy ou à 9 h 21 à la gare de Belfaux CFF pour les utilisateurs du train. Parcours facile avec 1 h 15 de marche tranquille dans les bois de Belfaux. Un apéro sera servi en cours de route. En cas de mauvais temps, chacun se munit d'une protection. Repas de midi en commun au restaurant « Le Sarrazin ». Repas et boissons à la charge des participants. Cafés offerts par la section. Possibilité de participer seulement au repas. Dans ce cas, rendez-vous dès 12 heures au restaurant. Inscription obligatoire pour la marche et le repas de midi jusqu'au jeudi 20 septembre auprès de Joël Terrapon, tél. 026 660 53 70, e-mail : terrapon.joel@bluewin.ch ou de Eric Pont, tél. 026 660 59 63, e-mail: niric@sunrise.ch. Cette sortie a lieu par n'importe quel temps.

2.10

PV Genève

Nous vous attendons à l'UOG, place des Grottes 3 à Genève, pour l'assemblée de section à 14h30. Après un été un peu trop chaud et surtout trop sec, l'automne arrive. Ordre du jour habituel, informations syndicales, moments de camaraderie et l'occasion de refaire le monde. *Le comité*

3.10

PV Vaud

Assemblée des membres. Salle du Cazard, Pré-du-Marché 15, Lausanne (5' de l'arrêt du M2, Riponne-Béjart) Chères et chers collègues, nous vous invitons à participer à notre assemblée d'automne. Après une première partie consacrée aux affaires syndicales en cours, nous aurons le plaisir d'accueillir, Daniel Trolliet, membre du Conseil d'administration des CFF, lequel nous présentera ses composantes et son fonctionnement. Au plaisir de vous rencontrer nombreux. *Le comité*

4.10

PV Biel/Bienne

Randonnée d'automne dans la vallée de l'Aar. Rendez-vous à la gare de Bienne, voie 7. Départ à 08h.52 direction Berne. Arr. à Münsingen à 09h.49. Par des chemins caillouteux, herbeux ou asphaltés, nous marchons durant env. 1h.1/2 jusqu'à Oberwichtach. Repas de midi au «Kreuz». L'après-midi, randonnée jusqu'à Kiesen. Durée: 1h.1/2. Ceux et celles qui se sentent en forme peuvent aller jusqu'à Uttigen. Retour: dép. de Kiesen à la minute ...19 ou ...49. Chacun est chargé d'avoir un titre de transport. Annoncez-vous jusqu'au 2 octobre à Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg. Tel. 032 373 16 73 ou e-mail: fritzemmi@lerchs.org *Le comité*

Femmes

10.10

Commission féminine

Table ronde. Rendez-vous dès 18h dans le hall central de la gare de Lausanne. Pour tous renseignements complémentaires, vous pouvez me joindre au 079 484 27 31. Comme d'habitude venez avec un maximum de bonne humeur. *Esther Geiser*

USS

21.9

Colloque juridique

La pratique juridique de la protection contre le licenciement selon le droit du travail a développé ces dernières années une dynamique que beaucoup ne soupçonnaient pas. Venez en apprendre davantage! Plus d'infos et inscriptions sur www.uss.ch

Movendo

Encore des places libres

Il reste des places pour les cours suivants: 27.-28.09 : Comptabilité double, perfectionnement comptable; 03.10 : Animer et conduire une séance; 18.-19.10: Economie d'entreprise – lectures des comptes; 22.10: Mind Mapping, 25.-26.10: Ménager sa santé au travail, 29.-30.10: Gestion de l'agressivité dans les services publics; 5-6.11: Politique migratoire et droits des migrant-e-s : situation et perspectives, 12-13.11: Les bases de Windows sur PC pour seniors, 15-16.11.2018: Savoir prendre des notes, rédiger des procès-verbaux. Info et inscriptions sur movendo.ch

JEUNESSE SEV

Sortie à Fribourg

rédaction Le 1er septembre, la jeunesse SEV organisait une grillade à Fribourg. Les organisateurs sont très contents du succès de cet événement qui a attiré 32 personnes. C'était l'occasion de rencontrer des collègues de toutes professions et de divers milieux des transports publics.

Au programme : sport, grillade et bonne ambiance. A l'heure où certain-e-s peuvent s'inquiéter de

l'intérêt supposé relatif de la jeunesse pour la chose syndicale, cette très belle journée est venue démentir de la plus belle des manières cette vision pessimiste de la jeunesse.

Les organisateurs se réjouissent déjà de la prochaine rencontre de la jeunesse SEV pour qui «solidarité» n'est pas un vain mot. Plus d'informations à jeunesse@sev-online.ch



La jeunesse SEV était de sortie à Fribourg : sport et grillade au programme

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Web géré par le SEV

Fabbio Winiger Voici les dernières nouvelles des Commissions centrales RPV. Le site internet de la sous-fédération RPV sera tenu à jour par le SEV dès le 1er janvier 2019. On a discuté dans la CoCentr de la dernière assemblée des délégués (AD). La CoCentr est très déçue que l'AD n'ait pas discuté du budget 2019. La section Südostschweiz a élu un nouveau président en la personne de Beat Buol. La CoCentr le félicite pour son nouveau mandat.

La direction de Production sera dorénavant organisée selon les cinq processus avec lesquels CFF Cargo sera géré et développé. Dans ce contexte, Urs Gähwiler, actuellement chef RCP, a décidé de donner une nouvelle orientation à sa carrière professionnelle. Dès le 1er janvier 2019, il reprendra la direction de la conduite de l'exploitation aux Chemins de fer rhétiques. En date du 14

juin 2018, un accident est malheureusement survenu à Schwyz. Dû à une mauvaise manipulation lors d'une manoeuvre, cet accident a eu d'énormes répercussions sur l'ensemble du réseau ferroviaire jusqu'au-delà de nos frontières. Par chance, aucun blessé n'a été déploré, mais il y a néanmoins eu d'importants dégâts matériels. Ce cas a été suivi de 11 autres incidents, dont cinq cas de signal nain et cinq collisions avec des dégâts à trois Am 843, qui ont provoqué de forts impacts pour les clients. En 2019 le SEV fête ses 100 ans. Le SEV aimerait afficher sa présence dans toute la Suisse lors de diverses manifestations. Entre autres, une exposition itinérante fera le tour du pays. La CoCentr adresse ses sincères condoléances à la famille de Robert Karlen, né le 6.7.1938, et décédé le 3.08 et lui souhaite beaucoup de courage.

Agenda 12/18

SEV-TPG

Les jubilaires honorés

C'est sous un soleil prometteur qu'une trentaine de participants se sont donné rendez-vous le 20 juin pour la traditionnelle sortie annuelle des jubilaires et nouveaux retraité-e-s, organisée par la section des retraité-e-s SEV-TPG. Le président de cette section et organisateur de la journée, Marc-Henri Bréaz, regrette infiniment le peu d'intérêt de nos membres, qu'ils soient actifs ou pensionnés, pour cette journée qui leur est totalement offerte par les deux sections syndicales genevoises, de même que le temps pour ceux encore

en activité, celui-ci étant entièrement pris en charge par la section des actifs. La section des retraité-e-s déplore également qu'aucun délégué du comité de la section des actif-ve-s ne soit présent à cette journée et se demande quelle solution envisager pour les années à venir.

Mais bon... après ce coup de gueule, le groupe part en direction d'Avenches pour la visite du Haras national, puis à Praz où l'apéritif attend les participant-e-s sur une magnifique terrasse du bord du lac de Morat, avant de dîner et fêter en-

semble dignement les jubilaires.

Marc-Henri Bréaz procède à la remise des diplômes pour les jubilaires: Daniel Bressoud pour ses 40 ans, Marcel Pizzera et Louis Telley (50), Louis Bussat, Robert Kolly et Jean Zund (60). Toutes nos félicitations leur sont adressées pour leur loyauté et fidélité au SEV! Un immense merci à Marc-Henri Bréaz qui, année après année et malgré ses déceptions, conserve sa motivation pour l'organisation de cette sympathique et très enrichissante balade.

Marie-Claire Cotillon

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports 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: Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; tél. 031 357 57 57

Abonnements et changements d'adresse:

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

Announces: 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-presses: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch
Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition paraît le 27 septembre. Le délai rédactionnel est fixé au 20 septembre à 10h pour l'agenda et au 17 septembre à 12h pour les annonces.

ENVIRONNEMENT

De la forêt pas des arbres



Françoise Gehring

La forêt française vit une phase d'industrialisation sans précédent.

«Maintenant, ici il y a des sapins partout, ils ont été plantés même dans les pâturages. La forêt est devenue lugubre, obscure le matin, sombre le soir, et il n'y a plus d'oiseaux qui chantent». C'est ce que raconte la voix d'une vieille femme inconsolable durant les premières images du documentaire «Le Temps des forêts» de François-Xavier Drouet. Plus question de nature pure, d'un lieu magique où l'on peut régénérer son corps et son esprit, d'un endroit où l'on peut savourer la tranquillité, faire le plein d'énergie en contemplant les géants de verdure, et se sentir protégés. En France, la forêt est en pleine phase d'une industrialisation sans précédent. Mécanisation lourde, mono-

cultures, engrais et pesticides, la gestion forestière suit à vitesse accélérée le modèle agricole intensif. Le documentaire propose un voyage au cœur de la sylviculture industrielle et de ses alternatives. Les choix d'aujourd'hui dessineront le paysage de demain. Et les conséquences se feront sentir sur les êtres humains et l'écosystème. François-Xavier Drouet nous raconte l'histoire d'une forêt comme nous ne l'avons encore jamais vue ni entendue. Le film est sans compromis, il va directement au cœur du problème: forêt vivante ou désert boisé? Telle est la question. En réalité, il s'agit d'une forme de dénonciation contre l'exploitation forestière et contre les nouvelles pratiques de production du bois. Les gens ont tendance à penser que le seul problème de la forêt serait la déforestation. En France, le problème découle plutôt d'une mauvaise gestion de la sylviculture. «Nous devons nous demander ce que nous voulons: un champ d'arbres artificiels ou un espace naturel vivant?» Le réalisateur se base sur les ex-

périences personnelles dans le massif central, sur la côte ouest, en Bourgogne et dans les montagnes des Vosges. Le voyage commence sur le Plateau de Millevaches dans le Limousin. Bien que sa superficie soit couverte à 70% par la forêt, cette région est en fait un désert de verdure, une zone cultivée assignée à l'industrie forestière. «J'ai tout de suite vu que cette monoculture n'avait rien de spontané et que la biodiversité était inexistante sous ces conifères. Au détour des sentiers, j'ai découvert des hectares d'arbres coupés, de paysages saccagés, de sols et de ruisseaux dévastés par le passage des machines. Quelques semaines plus tard, sur ce même champ de ruines, j'ai vu qu'on avait planté des petits sapins bourrés d'engrais et de pesticides pour accélérer leur croissance dans un sol qui souffre de la monoculture», explique le réalisateur.

J'ai découvert des hectares d'arbres coupés, de paysages saccagés, de sols et de ruisseaux dévastés par les machines.

FRANÇOIS-XAVIER DROUET
réalisateur

Pressions inouïes sur les travailleurs

Sur des centaines d'hectares, les sapins poussent en rangées serrées. La monoculture a gagné contre la biodiversité. La forêt existe seulement pour être exploitée. Bouches bées et rivos dans nos fauteuils, nous voyons dans le film d'énormes machines, de vrais monstres de métal, qui arra-



Présenté au Festival de Locarno dans la section Semaine de la critique: <http://www.sdlc.ch/>

chent des troncs sans discontinuer. Et l'angoisse monte à la vue de cette énorme destruction planifiée et inutile. Ou plutôt utile seulement pour faire de l'argent, à la barbe de l'écologie, dont les coûts font aussi partie des coûts économiques.

Le réalisateur donne la parole aux nombreuses personnes qui travaillent avec et dans la forêt. Des personnes qui en tirent aussi profit, certes. Mais des personnes qui préfèrent l'exploiter de manière acceptable.

L'auteur poursuit en dénonçant «les pressions extrêmes subies par les forestiers dont le travail se réduit à la récolte du bois. Ces pressions génèrent une grande souffrance étique sur ceux qui résistent à cette exploitation intensive. La partie visible de l'iceberg, c'est la vague de suicides constatée par l'Office national des forêts depuis les années 2000. Office qui ne divulgue rien et qui impose le silence à son personnel. Etant donné que le monde des forestiers est majoritairement masculin, les critiques et les démonstrations de sensibilité sont plutôt mal vues. On reçoit vite l'étiquette de rêveur ou pire, d'écologiste.» Les interviews sont importantes, elles interagissent avec les paysages. Les images sont volontairement sobres, elles s'éloignent beaucoup de ces documentaires qui veulent représenter une nature esthétique, quasi idyllique, avec des paysages de carte postale. Dans le fond, au cœur du film il n'y a pas la forêt mais ceux qui y travaillent, avec toutes les contradictions que cela comporte. Filmé à hauteur d'homme, le documentaire n'exprime aucun jugement direct mais invite le public à réfléchir.

Il s'agit d'une oeuvre courageuse car la sylviculture n'aime pas que l'on s'intéresse à elle, elle veut soigner son image de marque. Le réalisateur explique que «dans un esprit urbaniste, planter un arbre est un acte positif. Mais planter une monoculture à la place d'une forêt vivante et naturelle qui a dû être rasée par des bulldozers, ce n'est pas tout à fait la même chose». En France, la sylviculture intensive et le commerce du bois ont pris des proportions inimaginables. Cela me fait penser à l'écrivain Luis Sepúlveda qui a écrit que «les colons ont détruit la forêt en construisant le chef d'oeuvre de l'homme civilisé: le désert». Pourtant, il y aurait d'autres alternatives. «Le Temps des forêts» montre les manières de produire du bois afin de répondre aux besoins, mais sans détruire l'écosystème.



ESPACE INTÉRIEUR

Anne Voeffray

«Permettant le passage d'un monde à l'autre, les trains – tout comme la pratique de la photographie – sont pour moi des outils de liberté, de voyage intérieur et de rêve. Là, entourée d'inconnus, de bruits et

d'odeurs, je me perds dans les paysages traversés tout en savourant des retrouvailles avec moi-même. Poétique de l'espace et du temps, la photographie permet ainsi l'écriture subjective d'une humeur transitoire.»

Info/contact:
www.annevoeffrayphoto.ch
info@annevoeffrayphoto.ch

?

QUIZ

Connais-tu ton SEV sur le bout des doigts?

Pour ceux et celles qui lisent régulièrement notre journal, la tâche est simple. Réponds aux questions ci-dessous et fais-nous parvenir tes réponses (exemple: ABCDB).

1. Le SEV fête cette année ses ... ans.
A 100 **B** 99 **C** 49 **D** 51
2. Le BLS a reçu une concession pour ... lignes longue distance.
A 5 **B** 2 **C** 3 **D** 4
3. On célèbre cette année les ... ans de la Grève générale.
A 90 **B** 100 **C** 70 **D** 120
4. Combien de cheminots et cheminotes ont-ils/elles participé à la journée d'action du SEV le 18 juin?
A 1000 **B** 600 **C** 1400 **D** 1800
5. Les femmes gagnent en moyenne chaque mois ... francs de moins que les hommes.
A 200 **B** 800 **C** 600 **D** 50

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 19 septembre** avec votre nom et votre adresse.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur le net: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, quiz, Postfach, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **40 fr. de chèques Reka**. Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

La solution du numéro 11: l'arrêt qui n'est plus desservi de Cama (GR). Michele Kessler de Bioggio, membre AS Ticino, remporte le set d'écriture Caran d'Ache.

SUR LES TRACES DE...

Pascal Eichenberger, automaticien



Reconfigurer une caméra hors d'usage ou réviser l'électronique d'un train, des tâches variées!

Texte et photo: Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Pascal Eichenberger s'occupe auprès de Aargau Verkehr AG de l'électronique des véhicules de l'entreprise ferroviaire Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden (BDWM) et préside la section SEV-VPT BDWM.

Le trentenaire travaille depuis quatre ans à l'atelier de Bremgarten situé à seulement dix minutes à pied de son domicile. Il fait partie d'un team de 11 personnes, dont le chef et deux apprenants, et est responsable avec un autre collègue de l'électronique. Il répare aussi le système de contrôle de machines de dépôt (comme la tour en fosse pour les essieux) ou apporte son aide aux mécaniciens. Il travaille à 80% et suit les cours de l'Ecole technique suisse SFB de Winterthour les vendredis soir et les samedis. En 2019, il va faire un examen professionnel fédéral supérieur dans l'automatisation. Grâce à cette formation, il sera à la pointe des connaissances techniques ce qui, dans la pratique, l'a déjà aidé à plusieurs reprises.

Dans la cabine de conduite

En temps normal, Pascal Eichenberger travaille de 7h à 16h45. Ses jours sont toutefois plus longs lorsqu'il doit, par exemple, intervenir comme mécanicien de train le matin et le soir. Certains week-ends, il est de piquet. Cela veut dire pas d'alcool, mais pour lui, ce n'est pas vraiment un problème.

Avant notre visite, il a déjà remis le train depuis longtemps et lu les rapports des perturbations et les mails. Le chef des mécaniciens de locomotive lui demande les données de sauvegarde d'un train qui n'a pas réagi correctement à un signal. Nous accompagnons donc Pascal Eichenberger dans la cabine de conduite où il télécharge les données sur son laptop. Il remarque alors qu'une des 14 caméras du train ne fonctionne pas. Il va chercher des outils, un câble, une échelle et une nouvelle caméra qu'il installe à la place de celle qui est hors d'usage. Pour la configuration et le réglage, il tire le câble de la cabine de conduite à la caméra et le raccorde à son laptop. Cela lui permet de voir l'image captée par la caméra et de l'ajuster. Enfin, il met à jour à l'ordinateur le journal de bord du train et la comptabilité des stocks.

Travail varié

Actuellement, la révision des trains DIAMANT, qui ont huit ans d'âge, donne le plus de travail: installation de nouvelles antennes pour le réseau Wi-Fi, démontage et nettoyage des appareils de contrôles (pour la vitesse et la commande

de direction), révision de toute l'électronique du train, téléchargement des logiciels et contrôles de tous les agrégats avant la remise en service, courses d'essai avec essais des freins, assistance des mécaniciens lors du retrait et de la pose des bogies.

Toutefois, le jour de notre visite, Pascal Eichenberger est à nouveau affairé avec le nouveau tachymètre qu'il a installé il y a quelques semaines dans un véhicule de secours Diesel de 1967. Il planifie et installe une liaison directe avec la batterie pour que, lors de la mise hors tension de l'interrupteur principal, le tachymètre reste, lui, sous tension. Alors qu'il va effectuer ce travail, nous ne voulons pas le déranger plus longtemps. Mais avant de prendre congé, nous buvons ensemble encore un café.

«Les trains m'ont toujours fasciné», raconte Pascal Eichenberger qui a grandi dans le petit village de Uezwil. «A la maison, nous avions un train miniature». D'abord, il avait voulu être mécanicien de locomotive mais en raison de son handicap dû au port de lunettes, il a appris la profession d'automaticien. En 2009, il a quitté ABB pour le dépôt de trams de Irchel des transports publics zurichois. En 2014, dans un train de l'entreprise BDWM, il a vu son poste actuel mis au concours qui, encore aujourd'hui, lui plaît toujours énormément. «Notre travail est très varié. Le matin, on ne sait jamais ce qui nous attend. Les chemins au sein de notre petit team sont courts et pas compliqués. Si j'ai besoin de quelque chose, je le commande». Donc la fusion qui vient d'avoir lieu entre l'entreprise ferroviaire Bremgarten-Dietikon et celle de Wynental et Suhrental pour devenir Aargau Verkehr AG ne va pas changer grand-chose d'autant plus que leur réseau ferroviaire ne sont pas reliés. Ces entreprises ont déjà travaillé ensemble, par exemple lors de la révision des essieux. Plus d'échanges d'expériences et de coopération, surtout lors d'investissements, sont positifs, aussi pour le personnel.

En 2016, Pascal Eichenberger est devenu président de la section SEV-VPT BDWM aux côtés de l'ancien président Fritz Winterberger, puis président en 2017. La direction de l'entreprise souhaite un partenariat social et celui-ci est constructif et loyal. «Le nouveau contrat d'entreprise est étonnamment bien ficelé et la direction est prête à corriger d'éventuelles erreurs de réflexion». Reste encore à négocier une solution commune pour la caisse de pension. «Nous avons énormément investi dans la BVK de BDWM et nous ne voudrions bien sûr rien perdre». Durant ses loisirs, Pascal Eichenberger vit avec son amie, roule à moto et fait partie du comité du Kellertheater Bremgarten.

RACOLAGE...

LE MAN IN BLACK



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE POUR RECRUTER DE NOUVEAUX MEMBRES...

maet