

# SEV N°17

Le journal du Syndicat du personnel des transports



## SUCCESSION LEUTHARD

# Direction du DETEC, quo vadis?

Editorial de Giorgio Tuti, président SEV



**L**a Conseillère fédérale Doris Leuthard s'en va. Durant des années, elle a dirigé les multiples domaines du DETEC. Elle a posé les jalons d'une politique des transports dont on ressent l'influence pour l'avenir. En témoin l'ouverture du tunnel de base du Gothard et l'assurance du financement de l'infrastructure ferroviaire et routière. Toutes deux représentent des visions futuristes qui ont des répercussions positives au-delà de nos frontières; nous pouvons en être fiers.

Nous sommes toutefois un peu moins fiers de l'élan donné à la politique de libéralisation. Durant des décennies, la recette du système suisse de transports qui a fait ses preuves s'est basée sur la collaboration et non pas sur la concurrence. En Europe, le système de coopération suisse est aujourd'hui encore admiré pour son efficacité. Nous aurions dû prendre plus grand soin de ce modèle à succès tant sur le plan national qu'international, en être convaincus. Au lieu de cela, Doris Leuthard a permis à l'Office fédéral des transports de transposer la libéralisation et le concept de concurrence de l'Europe dans sa Stratégie TP 2030. Depuis lors, cette idéologie, resp. cette stratégie est appliquée, pas à pas mais de manière conséquente.

Doris Leuthard aurait dû stopper cette stratégie, pour le bien du système suisse de transports publics. Elle aurait dû dire clairement Non à la possibilité d'appliquer le 3e paquet ferroviaire de l'UE et Non à l'ouverture du trafic voyageurs transfrontalier. Elle aurait dû s'engager contre les mises au concours dans le trafic grandes lignes, qui donnent lieu à de grandes charges administratives, juridiques et structurelles. Elle aurait dû enfin s'opposer à la concurrence des bus longue distance qui s'en sont pris au rail. Mais elle ne l'a pas fait. La Conseillère fédérale Doris Leuthard a assisté au déferlement de la vague de libéralisation dans les transports publics sans broncher. Elle aurait dû l'empêcher, par conviction, et porter à bout de bras notre système de transports publics reconnu par tous pour son excellence.

Le SEV attend du DETEC et de la personne qui succèdera à Mme Leuthard qu'elle n'accepte pas trop vite un autre paquet ferroviaire de l'UE, et s'engage pour le principe des salaires suisses sur le rail et les routes suisses. Nous invitons aussi le DETEC à réfléchir encore à la concurrence exercée par les bus longues lignes vis-à-vis du rail, et à la possibilité de soumettre le trafic ferroviaire transfrontalier à la coopération plutôt qu'à la concurrence. Nous espérons une vision favorisant la présence physique du personnel dans les trains et les gares malgré les services à la clientèle numériques, les caméras et les commandes à distance. C'est la condition sine qua non pour des transports publics attractifs. Nous demandons une suspension de la stratégie de libéralisation et un retour au système de fonctionnement les uns avec les autres et non contre les autres. Pour le bien des transports publics, du service public, de la population, et bien sûr pour le maintien des places et des conditions de travail pour le personnel.

### Eurobus

Dans un marché en plein chambardement, une CCT est urgente.

4

### Grève générale

1400 personnes ont commémoré la Grève générale à Olten le 10 novembre.

5

### MOB

Le personnel craint la fermeture des guichets et veut être entendu.

6

## TransN: salaires et CCT

**18 décembre, 20h30, Hôtel des Communes aux Geneveys-sur-Coffrane:** invitation à une **assemblée extraordinaire** des membres des sections SEV-TN, TPCV & TRNrail. La délégation SEV présentera les résultats obtenus lors de la première ronde de négociations salariales avec la direction transN du 7 novembre. En outre, nous débattons de propositions pour le renouvellement de la CCT. Il est donc primordial que les travailleuses et les travailleurs syndiqué-e-s puissent prendre position sur ces thèmes importants. Nous nous réjouissons d'ores et déjà de te rencontrer afin de débattre des requêtes salariales 2019 et de définir de la suite des négociations. Jean-Pierre Etique

## Votez vite!

Ce 25 novembre est un week-end de votations fédérales avec deux questions importantes pour les travailleurs. C'est pourquoi le SEV a appelé dans sa dernière édition à refuser l'initiative dite « pour l'autodétermination » de l'UDC et la loi sur la surveillance des assurés qui a des chances de succès. Rejetez ces deux objets qui font reculer les droits des travailleurs souvent usés par un monde du travail qui abîme les corps et les têtes. Chaque voix compte !

## CFF Cargo: coalition dans l'Arc jurassien

Des député-e-s de différents partis des cantons de Berne, Jura et Neuchâtel vont déposer prochainement des motions communes afin de garantir la desserte du trafic par wagon isolé dans l'Arc jurassien. Ils demandent à leurs gouvernements respectifs de s'engager en collaboration avec d'autres cantons et les acteurs du transport de marchandises à trouver des solutions afin de maintenir ces transports sur le rail et au-delà du moratoire de deux ans obtenus. Il s'agit de défendre un service public et des emplois locaux. Les motionnaires rappellent en outre que le démantèlement prévu bafoue la volonté du peuple suisse du transfert de la route au rail et les accords de Paris signés pour une réduction des émissions de CO2. Affaire à suivre.



Après quelques turbulences, les CCT Swissport et SBS sont désormais acceptées.

### CCT SWISSPORT / SBS

# Les CCT ont pris leur envol

**Chantal Fischer**  
[chantal.fischer@sev-online.ch](mailto:chantal.fischer@sev-online.ch)

**Après un premier résultat de négociations CCT refusé par les membres, une solution est désormais sous toit et entre en vigueur le 1er janvier 2019. Les deux CCT Swissport et Swiss Baggage Sorting (SBS) offrent des améliorations pour le personnel concerné à Zurich aéroport.**

Les membres des syndicats SEV-GATA, SEC Suisse et SSP ont clairement rejeté les premières CCT négociées chez Swissport et SBS en octobre (notre édition du 25 octobre). Depuis, les partenaires sociaux se sont mis d'accord; la majorité des membres ont accepté les CCT lors des assemblées qui ont procédé au vote. Elles s'appliquent au personnel du site de Zurich engagé avec un salaire mensuel ou un salaire-horaire et leur durée de validité est de trois ans.

Regula Pauli, secrétaire syndicale SEV, est soulagée: «En comparaison avec le précédent compromis, lors des négociations complémentaires du 1er novembre il a été possible d'obtenir des améliorations. Ceci grâce au soutien des membres qui se sont organisés et mobilisés, et ont exprimé clairement leurs exigences qui étaient tout à fait justifiées. Si les CCT avaient été rejetées, nous n'aurions pas pu éviter la situation de vide contractuel.»

#### Les principaux changements

Les nouvelles CCT offrent aux collaboratrices et aux collaborateurs une augmentation générale des salaires. Il a été en outre décidé que les droits acquis, les points pour les horaires irréguliers et les jours libres ne subiront pas de modification pour le personnel existant. Par contre, les compensations pour les fonctions touchées par les réorganisations FMO et auRoRa seront supprimées au 31 décembre 2018.

Voici encore quelques adaptations dans les nouvelles CCT:

Augmentation de salaire de 4% étalée sur

trois ans (2019: 2 %, 2020/2021: 1 %). En 2019 et en 2020 des entretiens personnels au sujet des salaires auront lieu.

Hausse de la participation au bénéfice liée au résultat de l'entreprise (pour un EBITDA de 95%: 250 fr., de 100%: 500 fr., de 105%: 750 fr., de 110%: 1000 fr.

Introduction d'un nouveau modèle de travail avec salaire mensuel «ML Flex» qui propose plus de flexibilité – moins de jours libres et plus de tours partiels – et une indemnité de 750 fr. par mois pour compenser cette flexibilité. Ce modèle doit être appliqué principalement aux nouveaux employé-e-s et sur demande, il peut être aussi accessible au personnel existant. Il entre en compte pour le calcul du quota CCT.

Introduction de trois options pour le personnel existant qui, sur une base volontaire, aimerait plus de flexibilité pour les jours libres et les tours partiels, contre rémunération.

Limitation de la part de travail temporaire effectué par des tiers à 12,5 % du total des heures travaillées.

Adaptations à la pratique courante pour les discussions de routine, les temps de repos lors des tours partiel et longs, l'encadrement de la famille et les situations de maladie.

SEV-GATA est convaincu d'avoir obtenu un bon résultat avec ces CCT. Après plus de dix ans durant lesquels les salaires n'ont pas évolué, les adaptations salariales sont très positives. La participation au résultat qui était jusqu'ici octroyée librement et qui est maintenant obligatoire représente une nette amélioration.

En ce qui concerne le nouveau modèle de travail ML Flex, SEV-GATA est par contre sceptique. Car on peut se demander s'il est possible de recruter du personnel à de telles conditions, et si ce n'est pas le cas, quelles seront les conséquences pour le personnel existant? «En tant que syndicat, nous sommes fondamentalement critiques envers les modèles de travail tels que ML Flex qui prévoit un décalage entre les collaboratrices et les collaborateurs au niveau des conditions d'engagement. Cela crée des situations de concurren-

ce parmi le personnel soumis à la CCT», explique Regula Pauli avec inquiétude.

Après l'acceptation des deux CCT, celles-ci doivent maintenant être rédigées jusqu'au 6 décembre et publiées à la fin de l'année. Les deux conventions collectives presque identiques entreront en vigueur au 1er janvier 2019.

#### Renversement de tendance

Les nouvelles CCT représentent un renversement de la tendance: avec les conditions actuelles – le domaine de l'aviation subit une pression énorme car il doit être toujours plus rapide à des prix toujours plus bas – normalement les conditions seraient revues à la baisse. Mais les attentes du personnel envers les CCT étaient grandes, surtout au vu du bon résultat de Swissport durant les années précédentes. Le nombre de passagers et d'avions de la flotte a constamment augmenté mais les effectifs sont restés les mêmes. S'ajoute à cela un été particulièrement chargé qui a exigé énormément du personnel au vu des sous-effectifs. Au vu de ces circonstances, il était clair que les nouvelles CCT devaient afficher une évolution positive afin que le personnel perçoive la reconnaissance de l'entreprise. Sans le soutien des membres, il n'aurait pas été possible d'obtenir un tel résultat. «Nous remercions toutes et tous pour l'énorme engagement. Sans nos membres, leur présence et leur collaboration, le processus CCT qui fut parfois turbulent aurait débouché sur une toute autre situation», souligne Regula Pauli.

Toutefois ce bon résultat ne signifie pas que SEV-GATA peut dormir sur ses lauriers. Il s'agit maintenant d'implanter correctement et avec toute l'attention nécessaire les nouvelles dispositions dans les CCT, également en ce qui concerne les adaptations rédactionnelles. «Le thème de la charge de travail n'est pas résolu par la nouvelle CCT. Nous allons devoir nous préoccuper de ce problème en particulier chez SBS et dans le secteur Ramp», conclut Regula Pauli.

## PROGRAMME D'ÉCONOMIES AU BLS

# Au casse-pipe avec «Best Way»



Les secrétaires syndicaux Stefan Marti et Michael Buletti combattent ensemble le programme d'économies des BLS

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Le BLS veut économiser au moins 50 millions de francs par année jusqu'en 2023 et parvenir à réduire au moins 200 postes à temps complet. Le SEV condamne ce programme d'économie radical qui porte le nom de «Best Way» et s'opposera par tous les moyens aux licenciements qui y seront directement ou indirectement liés.**

Le BLS l'avait déjà annoncé durant l'été (Journal SEV n°15), il l'a réitéré à la mi-novembre avec quelques précisions: afin de pouvoir augmenter sa compétitivité sur le marché, une mesure importante à appliquer est le programme de restructuration des processus et d'amélioration de l'efficacité. Afin de pouvoir réaliser l'objectif d'économies annuelles de 50 à 60 millions de francs, le BLS veut «procéder à des optimisations fondamentales et durables dans toute l'entreprise». L'amélioration de la situation de l'entreprise passe bien entendu par des suppressions de postes: jusqu'à 200 postes à temps complet sont voués à disparaître. L'entreprise n'a pas encore dit dans quels secteurs ces réductions doivent avoir lieu.

Le communiqué de presse du BLS reste vague et provoque une grande insécurité parmi le personnel au vu du peu d'informations qui sont divulguées. «Déjà depuis l'annonce de ce projet d'économies cet été, le personnel BLS est mis sous pression car il craint pour son avenir. Et voici maintenant qu'on le laisse dans l'incertitude jusqu'en février. Nous nous demandons pourquoi il n'est pas possible de nous donner plus de détails après la première phase d'analyse», critique Stefan Marti, un des secrétaires syndicaux SEV en charge du dossier.

Son collègue Michael Buletti s'emporte à cause du moment choisi pour cette communication: «L'information sur le programme d'économies a été donnée deux jours avant la première ronde de négociation sur les salaires, qui aurait dû débiter plus tôt mais qui a été repoussée par le BLS. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un hasard. Cette manière d'agir est complètement déroutante et n'est pas tolérable dans une relation de partenariat social.»

### Départs naturels

Même si la plupart des suppressions de postes doit être réalisée selon le BLS par le biais des départs naturels, on peut se demander comment le

travail toujours grandissant et la pression croissante se répercuteront sur le personnel restant? «Le SEV pense que les réductions de postes concerneront surtout le personnel administratif, car c'est là que la numérisation et l'automatisation font le plus de dégâts. Mais si dans ce domaine un poste sur trois disparaît, je ne peux pas imaginer quelles seront les conditions pour les collaboratrices et collaborateurs qui conserveront leur travail», poursuit Stefan Marti.

### Le service public en souffrance

Le SEV est inquiet pour le service public. Mis à part les suppressions de postes, le projet «Best Way» contient des automatisations mais aussi l'examen des points de dessertes et des agences de voyage ainsi que leurs horaires d'ouverture. Ainsi non seulement le BLS supprime des postes mais il affaiblit également le service public.

Pourquoi l'entreprise cherche-t-elle à se refaire une santé justement maintenant? C'est sans doute lié à la répartition de la concession du trafic grandes lignes le printemps passé. Comme le CEO Bernard Guillelmon l'a dit au «Bund»: le BLS aurait mieux pu répartir les frais fixes s'il avait reçu cinq nouvelles lignes au lieu des

deux qui lui ont été octroyées. Ainsi les besoins d'augmenter la productivité n'auraient pas été aussi urgents.

«C'est grave que la pression croissante sur le trafic ferroviaire se répercute à chaque fois sur le personnel, et que chaque entreprise cherche à augmenter sa productivité en situation de concurrence ou qu'elle soit obligée de le faire», ajoute Michael Buletti, critiquant l'environnement dans lequel le BLS évolue actuellement.

### Et le dialogue?

Le BLS a déclaré publiquement dans son communiqué de presse qu'il était déjà en discussion avec les syndicats afin d'élaborer un plan social. Mais le SEV conteste ces déclarations.

«Nous entrerons en négociations sur un plan social lorsque toute la clarté sera faite sur la situation, quelles personnes seront touchées, et combien de postes seront supprimés à quels endroits», conclut Michael Buletti.

Stefan Marti ajoute qu'il ne «comprend pas que l'on puisse être tellement sûr d'arriver à réduire la plupart des postes via les fluctuations naturelles au vu du nombre de choses qu'il reste apparemment à clarifier, et que l'on veuille maintenant déjà négocier un plan social. Tout cela ne colle pas!»

Le SEV ne va pas rester les bras croisés et mettra tout en oeuvre pour défendre au mieux le personnel.

## Stefan Marti succède à Toni Feuz

Jusqu'au milieu de l'année 2018, Michael Buletti était responsable du BLS avec Toni M. Feuz, tous deux secrétaires syndicaux SEV.

Etant donné que Toni Feuz a intégré le nouveau team de recrutement (contact.sev n°11), c'est Stefan Marti qui assure sa succession dans le dossier BLS.

Stefan Marti a débuté son activité au SEV au début août, il travaille à

80%. Il s'est bien intégré au SEV durant les dernières semaines et collabore entre autres avec Michael Buletti pour le BLS.

Stefan Marti travaillait auparavant en tant que secrétaire régional chez «transfair». Il connaît très bien les RH CFF et Postfinance, domaines où il a également travaillé.

Notre nouveau collègue de 42 ans vit à Thoune avec sa famille.

MANUEL AVALLONE répond

## Où est la vision de l'utilisateur?

**Le SEV s'oppose à «Développement Voyageurs (WEP)» des CFF. Est-il contre l'amélioration du service-clientèle?**

Le SEV se félicite que les CFF se préoccupent davantage de la satisfaction des clients, soignent la ponctualité et améliorent l'information en cas de perturbation. Pour atteindre ces buts, dans le cadre du projet de réorganisation «WEP», des tâches seront concentrées sur différents sites. Ce sont environ 400 collaborateurs qui doivent changer de lieu de travail. Ceci implique souvent de plus longs trajets et des conséquences financières.

Dans ce contexte, on comprend aisément que les personnes touchées par cette situation risquent de perdre leur

motivation. Par ailleurs, il est à craindre que des collaborateurs expérimentés quittent l'entreprise. Comment compenser cette perte de savoir-faire et continuer à améliorer le service à la clientèle? Les CFF sont convaincus que les supérieurs vont mener à bien le transfert des connaissances.

Le SEV veut des négociations. Il demande aux CFF de tenir compte des besoins du personnel et d'offrir de meilleures conditions de travail aux collaborateurs affectés par un changement de lieu de service. En effet, un personnel motivé est une des conditions pour être à même d'assurer un service de qualité à la clientèle.

Souhaites-tu poser une question à Manuel ou à une autre personne de la direction? Ecris-nous alors à journal@sev-online.ch

+

Mobilisation historique le 13 novembre dernier à Lausanne qui a connu la première grève de l'histoire du secteur de l'enfance contre la dégradation des conditions d'accueil du parascolaire. Des centaines d'éducatrices et éducateurs en grève; des actions symboliques; et le soir, une manifestation qui a réuni plus de 8000 personnes, dont de nombreux parents solidaires, présents avec leurs enfants. En cause les nouvelles normes définies par l'Etablissement intercommunal pour l'accueil parascolaire (EIAP) qui prévoient dès janvier un taux d'encadrement plus faible et une augmentation du personnel non formé. Pour les plus petits, les mètres carrés par enfants sont réduits de 3 m<sup>2</sup> à 2 m<sup>2</sup>. Un cadre au rabais inacceptable pour les enfants, les professionnels et les usagers. «La qualité de l'accueil des enfants ne se discute pas. Aucune raison comptable ne peut justifier de mettre en danger des enfants» souligne Maria Pedrosa, secrétaire SSP en pointe dans cette lutte. «Mécompréhension mutuelle» clame la présidente du Conseil d'Etat. L'EIAP, elle, ne veut pas reculer. Une rude bataille s'annonce.

—

Cela n'aura pris que deux ans: voilà que le groupe américain Uber cherche à s'ancren en Suisse avec son service «UberEats», un service de livraison de repas. Le déploiement ne se fait pas depuis Zurich comme on aurait pu le penser mais depuis Genève. Dès la fin novembre, les Genevois pourront commander de la nourriture sur l'app. Uber recherche 200 livreurs et livreuses pour les prochaines semaines. Cependant sur le plan juridique il n'est pas encore précisé si les livreurs d'Uber seront engagés en tant qu'employés basés en Suisse ou, si l'on en croit Uber, en tant qu'indépendants. On peut s'attendre à ce que le statut d'employé soit refusé à ces livreurs pour le moment. Uber reste ainsi fidèle à son modèle de fonctionnement et réserve à son personnel dumping salarial et non-reconnaissance des droits des travailleurs. Tout comme les chauffeurs de taxi d'Uber, les livreurs d'«UberEats» seront donc envoyés sur les routes sans assurance-accident. Uber ne paiera pas non plus de contribution aux assurances sociales (prévoyance vieillesse, ass.-chômage).

## BUS LONGUE DISTANCE

## Eurobus: CCT urgente!

Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Alors que le marché intérieur des bus longue distance ressemble à un jouet pour entreprises en quête de bénéfiques, le SEV tient le cap et revendique une CCT pour du personnel précarisé.**

Le SEV a organisé une action de sensibilisation auprès des conducteurs d'Eurobus Swiss Express début novembre. « Nous avons parlé avec du personnel dont les pauses n'en sont pas vraiment, puisqu'il doit charger les bagages des voyageurs qui attendent le départ du véhicule au lieu de se reposer », raconte le secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser qui a mis sur pied cette action avec cinq autres collègues et des militants. « Nous avons pu nous rendre compte des conditions salariales de ces conducteurs. On a donc constaté une certaine précarité qui pourrait encore péjorer pour certains d'entre eux si le lieu de service devait à être modifié, leur entreprise planifiant une réduction

de l'offre (voir ci-dessous). » Afin d'offrir la meilleure protection possible, le SEV veut une CCT avec Eurobus. « Nous avons rencontré la direction avant les vacances d'été, relève Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV. Mais pour l'heure, c'est le silence radio du côté d'Eurobus. Il est fondamental de négocier une CCT. Ni l'Office fédéral des transports ni nous, n'avons connaissance du règlement du personnel chez Eurobus Swiss Express. Nous avons des soupçons que le salaire minimal fixé par l'OFT ne soit pas appliqué. Et l'OFT ne fait pas de contrôles ! »

#### Faire connaître ses droits au personnel

Cette première action nationale sur les trois lignes actuellement exploitées par Eurobus - Zurich aéroport - Lugano via Bâle, Genève-Saint-Gall et Coire - Sion - visait à connaître la réalité des employé-e-s mais aussi à faire connaître le SEV, le plus grand des syndicats dans les transports publics avec ses 40 000

adhérents. « Nous avons rappelé qu'ensemble nous sommes plus forts, mais aussi que les prestations individuelles du SEV sont excellentes, à commencer par la protection juridique professionnelle et le contrôle des horaires de travail, puisque nous sommes des spécialistes de la Loi sur la durée du travail », rappelle Christian Fankhauser. Cette action en appellera d'autres.

#### Marché en pleine ébullition

Et si la nécessité d'une CCT se fait encore davantage sentir, c'est que le marché embryonnaire marqué par la présence d'Eurobus depuis juin va vivre ses premiers changements de taille.

Eurobus Swiss Express qui s'était associée avec le leader européen FlixBus est déjà en train de redéfinir son offre. La ligne Sion - Coire se concentrerait sur le tronçon Berne-Montreux, avec des diminutions du nombre d'arrêts pour rendre les tronçons plus attractifs en termes de maintien des horaires et de fréquences, indique l'entreprise à divers médias. En

outre, Zurich et Lucerne devraient être directement reliées. Eurobus souhaite également proposer de meilleures dessertes, notamment entre Berne et Zurich.

Ces changements font l'objet de demandes à l'OFT qui se prononcera « en temps utile », sans hélas en préciser le calendrier. Eurobus espère obtenir des réponses de l'OFT avant la fin de l'année. Il attend encore de l'Office fédéral une réponse à ces demandes de concessions supplémentaires pour de nouvelles lignes.

#### Un nouvel acteur fait son apparition

Et dans ce contexte fluctuant pour Eurobus qui ne dévoile pas de chiffres concernant la (trop faible) fréquentation, un nouvel acteur espère tirer son épingle du jeu: Dr. Richard. Cette entreprise autrichienne travaille en Suisse sous le nom d'Albus Zürich. Celle-ci vient de déposer des demandes de concessions pour quatre lignes: Zurich-aéroport-Zurich-Bern, Zurich-Bâle-Berne, Zurich-Lucerne-Berne et Zurich-aéro-

port-Zurich-Sargans-Landquart-Coire-Domat/Ems. L'entreprise aimerait proposer dès que possible entre deux et sept liaisons par jour. Ce climat concurrentiel n'est pas sans rappeler les débuts des bus longue distance en Allemagne qui s'est traduite ensuite par un monopole de FlixBus et des hausses de prix de 30% ou la récente annonce de vente de Ouibus - par la SNCF - à Blabla-car. La SNCF entrerait de son côté dans l'actionariat de l'entreprise de covoiturage.

Qu'inspirent ces évolutions des marchés, suisse ou européen? Barbara Spalinger apporte d'abord son regard sur la Suisse: « Le redimensionnement d'Eurobus démontre tout d'abord que l'analyse des besoins n'a pas été faite comme il se doit avant le lancement des offres de bus longue distance. Ensuite, le repositionnement sur des lignes qui semblent rentables vient confirmer que seuls les tronçons intéressants financièrement seront exploités par des entreprises de bus longue distance. Elles viennent donc concurrencer le rail qui lui doit aussi exploiter des lignes longue distance qui sont moins rentables. C'est donc le service public qui est mis à mal. »

Les exemples européens ne sont guère rassurants. Des entreprises comme FlixBus font porter la responsabilité aux sous-traitants qui exploitent les lignes. Les salaires et les horaires de travail ne sont guère acceptables. « Ces modèles économiques impactent les salarié-e-s. On offre des trajets bon marché en appauvrissant les travailleurs. Il est plus que temps d'interroger la logique du low-cost à tout prix! », conclut Barbara Spalinger.

## BILAN DE DORIS LEUTHARD

# Le DETEC doit soutenir le service public

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Le 5 décembre, le Parlement élira deux personnes pour succéder à Doris Leuthard et Johann Schneider-Ammann qui quittent le Conseil fédéral. Le SEV s'intéresse en particulier à la personne qui reprendra la direction du Département des transports. Quel bilan le SEV peut-il tirer de Doris Leuthard? Et quelles sont ses attentes envers le ou la prochain-e chef-fe du DETEC?**

Suite à l'annonce de son départ le 27 septembre dernier, Doris Leuthard a reçu beaucoup de louanges pour son travail de ministre de l'Economie d'août 2006 à fin octobre 2010, puis de cheffe du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. « Super-Doris » s'en est toujours tirée avec panache dans les quatre domaines de son Département, entend-on souvent. Elle a su être convaincante tant face au Parlement que devant les caméras. Dans tous les bilans, on retrouve l'épisode où, après la catastrophe de Fukushima en mars 2011, elle a annoncé quelques semaines plus tard la décision de ne pas ouvrir de nouvelles centrales. Ce retournement de l'Argovienne qui a toujours eu une position pro nucléaire a été bien pris. Toutefois il était surtout pragmatique puis après Fukushima, le nucléaire n'avait plus beaucoup de chances devant le peuple.

« Si l'on veut être un peu plus critique, on pourrait dire que Doris Leuthard n'est pas allée au bout des choses », écrit l'agence de presse ATS. « Elle a rejeté une date fixe de fermeture des centrales existantes ainsi que des mesures drastiques pour baisser la consommation d'énergie. Elle a dès le départ établi la stratégie énergétique 2050 en tenant compte du possible sur le plan politique. Pour cela elle a toujours eu un bon feeling. C'est ainsi qu'elle a amené son paquet devant le Parlement et en votation populaire. »

En matière de politique environnementale et des transports, Doris Leuthard s'est efforcée de ne faire de tort à personne: « La route et le rail ne doivent pas se battre l'une contre l'autre », a-t-elle toujours affirmé. « Les promesses faites au lobby routier ont permis d'étendre le réseau ferroviaire et de mettre sur pied un nouveau fonds pour le rail. Ensuite le fonds routier a été créé. »

« On lui doit la sécurité du financement de l'infrastructure ferroviaire », déclare Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV. « Mais le SEV n'a pas compris comment elle a pu retourner sa veste concernant le deuxième tube routier au Gothard quelques mois avant l'ouverture du plus long tunnel ferroviaire au monde. Et cette idée de construire 4 pistes mais d'en utiliser que 2... n'importe quoi ! » Parmi les 18 campagnes de votation qu'elle a menées en tant que conseillère fédérale, Doris Leuthard en a gagné 16, dont celle qui concernait la Loi sur l'aména-



Au congrès SEV en 2013, Doris Leuthard a déclaré: « Nous ne voulons pas de prestataire privé qui se concentre sur les lignes rentables ni un dumping sur les prix. » Pourtant l'OFT a pris ce chemin.

gement du territoire et au début de cette année, celle qui combattait l'initiative No Billag. Les seules batailles qu'elle a perdues sont les campagnes pour une vignette autoroutière plus chère et celle sur l'initiative sur les résidences secondaires.

#### Service public en déroute

Et puis il y a eu l'affaire CarPostal. Bien que Doris Leuthard ait exigé des explications complètes immédiates, elle n'a pas pu éviter une remise en question fondamentale de sa politique récente concernant les entreprises de service public. Cette affaire montre où peut mener une gestion sur une base semi-privée des entreprises proches de la Confédération. « Durant l'ère Leuthard, des managers qui se sont plus préoccupés du marché, des bénéfiques de l'entreprise et parfois de leur propre bonus que du bien-être commun ont occupé des postes-clé », déclare le secrétaire syndical SEV et conseiller national Philipp Hadorn. « Une vision purement commerciale a eu cours au lieu d'une réflexion à long terme pour le bien-être du peuple et les besoins de la communauté. La Confédération en tant que propriétaire a perdu de sa capacité à structurer ses propres entreprises durant l'ère Leuthard. » Philipp Hadorn attend de la nouvelle direction du DETEC « une autre manière d'appréhender le service public et la desserte de base dans l'intérêt des personnes, de la nature et de l'économie ».

La secrétaire syndicale SEV et conseillère na-

tionale Edith Graf-Litscher, qui préside la Commission des transports du Conseil national, aimerait corriger la tendance: « Doris Leuthard a soutenu les plans de libéralisation et de privatisation des transports publics de son Office des transports (OFT). J'attends de la nouvelle direction du DETEC un redressement de la situation et la fixation d'objectifs stratégiques pour les CFF, la Poste et Swisscom, entreprises qui sont le plus concernées par un renforcement du service public. Il faut éviter que les économies se fassent sur le dos du personnel. »

Pour Daniela Lehmann, « la politique des transports a changé de direction avec Doris Leuthard ». Ce changement a été annoncé en 2014 par l'OFT dans le cadre de sa stratégie « TP 2030 ». Celle-ci prône la libéralisation et la concurrence vis-à-vis de l'extérieur, et plus de parts de marché pour les entreprises privées dans le domaine du trafic voyageurs et du trafic marchandises, en particulier aux frais des CFF. Un essai-pilote est l'adjudication de la concession pour le trafic grandes lignes et l'octroi de deux lignes au BLS. Daniela Lehmann attend de la nouvelle direction « qu'elle revienne à une coopération entre les entreprises de transports publics car ce modèle a fait ses preuves, et qu'elle révise la stratégie TP. Cela implique un engagement en faveur du service public et des transports publics qui soient à l'avenir encore, à l'heure de la digitalisation, en mains humaines, pour les humains. Il faut en outre des perspectives pour le personnel. »

## GRÈVE GÉNÉRALE

# 1400 personnes commémorent

Agence télégraphique suisse ATS

**Près de 1400 personnes ont commémoré le 10 novembre la grève générale de 1918 dans les anciens ateliers principaux des CFF à Olten (SO). L'occasion pour Simonetta Sommaruga de rappeler que l'égalité salariale n'est toujours pas une réalité en Suisse.**

La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a rappelé que les femmes s'étaient démenées, en 1918 comme toujours, pour approvisionner les grévistes, soutenir le comité de grève et s'occuper des enfants. Sans récolter le moindre remerciement, a-t-elle précisé selon la version écrite de son allocution.

«Le droit de vote pour les femmes figurait alors tout en haut des revendications», a déclaré la cheffe du Département de justice et police (DFJP). Mais «il dégringole ensuite pour devenir le dernier des soucis des hommes de ce pays.»

## Des décennies de lutte

«Il a fallu des générations de femmes pour lutter contre la discrimination et l'exclusion, pour secouer les carcans», a poursuivi la ministre. Ainsi en 1969, des femmes marchent sur Berne par milliers. Et posent leurs conditions: le Conseil fédéral pourra signer la Convention européenne des droits de l'homme, mais seulement quand les femmes auront le droit de vote.

Deux ans plus tard, la Suisse devient enfin ce qu'on appelle une démocratie: les femmes ne sont plus des mineures au plan politique. «Nous avons maintenant le droit de vote et d'éligibilité. Mais pas l'égalité dans la réalité», a souligné Mme Sommaruga.

## «Combattre ensemble»

La présidente du syndicat Unia, Vania Alleva, a de son côté appelé à une nouvelle grève des femmes en 2019 pour exiger l'égalité salariale. Selon elle, c'est lors d'une grève qu'on distingue le mieux les raisons pour lesquelles les travailleurs ont avantage à se regrouper dans un syndicat et à combattre ensemble pour leurs intérêts.

Mme Alleva a cité à titre d'exemple les actions de protestation des maçons durant les dernières semaines. «La grève est plus actuelle et nécessaire que jamais en Suisse», a-t-elle estimé.

## Une étape vers la Suisse moderne

Pour Paul Rechtsteiner, président de l'Union syndicale suisse (USS), la grève nationale de 1918 fait partie des grandes étapes de la Suisse moderne. Elle a donné le coup d'envoi à la construction d'un Etat so-

cial.

Après l'ultimatum du Conseil fédéral, le Comité d'Olten, qui avait appelé à la grève générale pour le 12 novembre 1918, a eu la sagesse de la stopper le 14 pour éviter un bain de sang suite à la mobilisation de l'armée, a rappelé M. Rechtsteiner.

Outre le droit de vote des femmes, les grévistes exigeaient notamment une prévoyance vieillesse et la semaine de 48 heures.

## De la défaite au succès

Ce qui avait été d'abord une défaite s'est mué de plus en plus en un immense succès, a relevé le président de l'USS, également conseiller aux Etats (PS/SG). «Ce ne sont donc pas les défaites qui importent sur le long terme, mais la volonté et la force de continuer à lutter pour des revendications légitimes».

L'armée suisse ne devrait plus jamais être engagée contre sa propre population, a poursuivi M. Rechtsteiner. A l'époque, trois ouvriers avaient été abattus par la troupe à Granges (SO), alors que la grève avait déjà été levée, a-t-il rappelé.

## Grave crise politique

La semaine du 7 au 14 novembre 1918 a vu la pire crise politique interne en Suisse depuis la création de l'Etat fédéral en 1848. L'appel du Comité d'Olten à la grève générale pour le 12 novembre intervient après le déploiement de l'armée dans les villes et la dissolution violente d'une manifestation à Zurich le 9 novembre.

Il est suivi par quelque 250'000 travailleurs. Après l'ultimatum du Conseil fédéral aux grévistes, l'escalade menace. Le Comité d'Olten décide alors de lever la grève.

La commémoration d'Olten était organisée par l'Union syndicale suisse, le Parti socialiste et la Société Robert Grimm.

## Extraits de discours

«Quand la Suisse s'est arrêtée durant ces trois jours de novembre 1918, les femmes, elles, n'ont pas arrêté de courir. Elles couraient faire la grève et elles couraient pour ravitailler les grévistes [...]. Les femmes s'occupaient des enfants, les emmenaient hors de la ville – pour les protéger de la grippe espagnole et des fusils menaçants. Et après, les femmes furent-elles remerciées pour leur immense engagement? Non. Le suffrage féminin, qui figurait tout en haut des revendications de la grève, dégringole pour devenir le dernier des soucis des hommes de ce pays.»  
Simonetta Sommaruga



## PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

# La guerre 14-18 et les femmes



Durant la guerre, les Françaises ont nourri les familles et même fait victorieusement la grève comme ici ces ouvrières parisiennes de la couture en mai 1917.

**Huguette Junod, écrivaine, éditrice et féministe (art. paru dans «Gauchebdo» du 9.11)**

**Tous ces jours, on fête l'armistice de 1918, signé le 11 novembre 1918, qui marque la fin d'une boucherie absurde et inutile, la victoire des Alliés et la défaite de l'Allemagne.**

Elle mit fin à la Première Guerre mondiale, qui a impliqué plus de 60 millions de soldats, provoqué 19 millions de morts (1,7 million en France), dont la moitié de civils, et 21 millions de blessés; beaucoup resteront invalides. Cette guerre ne devait durer que quelques mois. Elle s'enlisa dans les tranchées, où la vie était épouvantable: les soldats y vivaient dans la boue, la vermine, les rats et l'odeur des cadavres en décomposition. De plus, le ravitaillement laissait parfois à désirer. En France, 2 garçons sur 3 n'en revinrent pas. 86 000 corps ne sont pas encore identifiés aujourd'hui. Selon l'historienne Chantal Antier, le rôle des femmes durant le conflit a été trop longtemps occulté.

**Dans les campagnes:** dès l'été 1914, les femmes, devenues cheffes de famille, remplacent les hommes partis au front. Les paysannes sont les premières à contribuer à cet effort. Elles assurent le quotidien de la ferme et la culture des champs. Aidées par les personnes âgées et les enfants, elles dirigent les exploitations, souvent jusqu'à l'épuisement: les travaux agricoles exigent en effet une grande force physique. Comme les chevaux sont réquisitionnés pour le front, les femmes se mettent à plusieurs pour tirer la charrue. Dans une France encore rurale, elles sont, en 1914, 3,2 millions agricultrices, ouvrières agricoles ou femmes d'exploitants.

**Dans les usines:** la mobilisation en 1914 entraîne une baisse de 20% des effectifs de la main-d'œuvre masculine dans les usines. Les femmes travaillent dans les ateliers de confection, notamment pour coudre des vêtements pour l'armée. Puis dans la production d'armements, en particulier celle d'obus, où les salaires sont meilleurs (45 à 47 centimes de l'heure contre 40 ailleurs, naturellement moins que les hommes). Les ouvrières en usine d'armement travaillent 10 heures par jour dans de mauvaises conditions, les lois sur l'insalubrité des locaux ayant été suspendues en 1915! Elles sont au contact de fumées toxiques, de gaz, de produits corrosifs et de machines coupantes, utilisées sans gants. Elles sont très nombreuses à participer, en 1917, aux grèves et aux manifestations lancées par leurs consœurs de la confection pour obtenir une augmentation des salaires et le retour des maris partis au front.

**Dans les hôpitaux:** il y eut plus de 4 millions de blessés pendant la guerre, des «gueules cassées», des corps fracassés, des gazés. Dès le début de 1915, des hôpitaux de campagne se multiplient le long de la ligne

de front et à l'intérieur du pays. Pour faire face, un grand nombre d'infirmières sont engagées après une formation accélérée. Les candidates abondent, dont de nombreuses religieuses. La Croix-Rouge française forme 7 000 bénévoles. Plusieurs seront décorées de la Croix de guerre et de la Légion d'honneur. Un film montre le drame de ces «gueules cassées» et le travail des infirmières: La chambre des officiers de François Dupeyron, sorti en 2001.

**Dans les réseaux:** de part et d'autre du front, il est fait appel à des femmes, souvent polyglottes, pour devenir espionnes. Plus de 300 réseaux d'espionnage ont été dénombrés en 1918 entre l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France. Parmi eux, deux sont connus pour avoir enrôlé un grand nombre de femmes: Le réseau Ramble, créé par Louise de Bettignies en 1915, alias Alice Dubois. Environ 1 000 soldats britanniques furent sauvés grâce à lui, entre janvier et septembre 1915. Le réseau Dame Blanche, constitué par Walthère Dewé.

Il y a 600 000 veuves françaises en 1918. En plus de leur malheur, elles doivent multiplier les démarches pour faire reconnaître leur veuvage, fouiller les fosses communes et les champs de bataille. Pour avoir droit à la pension de veuve de guerre, la loi (votée en 1916) précise que le mari doit être tombé au front. Impossible, donc, de se prévaloir d'une disparition. Les cas de concubins ou fiancés ne sont pas non plus pris en compte. Il y a beaucoup de tués non identifiées. La pension des veuves est de 800 francs par an, avec 500 francs supplémentaires par enfant mineur, une somme insuffisante pour les concernées. Celles-ci perdent leur pension en cas de remariage, ce qui va concerner 42% des veuves. Beaucoup d'autres n'auront rien. Un film retrace cette recherche éperdue: *La vie et rien d'autre* (1989) de Bernard Tavernier, avec Philippe Noiret et Sabine Azéma, qui se passe en 1920, dans une France détruite. Le commandant Dellaplane est chargé de recenser les soldats disparus (il choisira un cadavre sans identité pour la tombe du soldat inconnu).

Les femmes ont donc fait marcher le pays, nourri les familles, envoyé des vivres au front, soigné les blessés, participé à la résistance. Si certaines ont reçu une médaille, la France n'a pas su les remercier: on les a priées de laisser les emplois aux hommes revenus du front, de retourner à la maison et de faire des enfants. Une loi de 1920 interdit la contraception et l'avortement, par crainte d'une baisse de la démographie, mais aussi par peur de l'émancipation des femmes! On ne leur accorde même pas le droit de vote, alors que l'Allemagne le fait en 1918 (avec l'Autriche, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne). Les Françaises devront attendre le geste du général de Gaulle en 1944!

Comme disent les féministes: «Il y a plus inconnu que le soldat inconnu: sa femme!»

## ANGLE DROIT

## Pratique, la voiture d'entreprise!



Service de  
protection juridique  
du SEV

Kurt, ouvrier depuis de nombreuses années au service des travaux de l'entreprise Berg- und Talbahn SA, a la réputation d'être « l'homme de toutes les situations » et pour cela il est très apprécié sur son lieu de travail. Dès que quelque chose ne fonctionne pas comme prévu, il vient prêter main forte. Ce n'est pas un problème pour lui d'effectuer certaines tâches qui ne figurent pas

dans son cahier des charges, tout le monde le sait dans l'entreprise. En contrepartie il se permet quelques petites libertés, il est déjà arrivé par exemple qu'il empreinte la voiture d'entreprise durant un jour de congé pour aider un copain à déménager. Et son supérieur, s'il n'en a pas été informé préalablement, ferme les yeux. Kurt s'est même porté volontaire pour servir de taxi lors du souper de Noël annuel avec le Conseil d'administration afin que ces Messieurs puissent profiter de quelques bonnes bouteilles. La soirée s'est prolongée jusqu'à une heure et demie du matin, malgré tout Kurt était au travail le lendemain à 7h.

Ainsi tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, jus-

qu'à ce qu'un nouveau comptable soit engagé chez Berg- und Talbahn SA. Il prend sa tâche très au sérieux et exige de Kurt un compte-rendu précis des courses effectuées avec le véhicule d'entreprise, et non pas juste les tickets d'essence glissés dans une enveloppe que Kurt avait l'habitude de mettre dans son casier. Kurt trouve cette nouvelle manière de procéder inutile et il ne s'en préoccupe pas. C'est seulement lorsque le comptable dépose dans la voiture un cahier des courses effectuées qu'il se résout à contrecœur à y inscrire les trajets. Mais là où il se fâche vraiment, c'est lorsqu'à la fin de l'année, il constate que sur son certificat de salaire figurent toutes les courses que le comptable n'a pas pu comptabiliser – ce qui représente plus de la moitié des trajets inscrits – qui sont qualifiées d'utilisations privées et font subitement partie du salaire assuré. La raison invoquée est que les FVP utilisés par la plupart des membres du personnel sont aussi imposables.

Kurt s'adresse alors au SEV qui s'empresse de demander à l'employeur le fameux cahier des courses effectuées, afin de pouvoir le parcourir point après point avec Kurt. Il constate que toute une série de courses qualifiées de privées par le comptable s'avèrent être en fait du ressort professionnel, et comme l'entreprise Berg- und Talbahn SA ne dispose pas d'un règlement concernant l'utilisation privée des véhicules d'entreprise, il s'ensuit une discussion avec le comptable. Le ton monte. Une deuxième discussion a lieu, un peu plus civilisée, en la présence du chef des finances. Puis une troisième discussion est tenue, presque amicale, en présence du chef d'exploitation. Enfin les choses se clarifient: étant donné que Kurt n'utilise jamais la voiture d'entreprise pour le chemin du travail mais qu'il l'empreinte de temps en temps avec la bénédiction de ses supérieurs pour des motifs privés, le comptable est allé trop loin lorsqu'il a établi la fiche de salaire. Une directive écrite sera établie stipulant à partir de quel moment Kurt doit participer aux frais de benzine. Et un certificat de salaire corrigé est remis à Kurt, qui est pleinement satisfait du résultat.

## MOB

## Pour des gares vivantes



Pour le personnel du MOB, le maintien des guichets, comme ici à Lenk, rend les villages vivants et attrayants.

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Le personnel de la vente du MOB est inquiet pour son futur et aimerait que la direction soit davantage à l'écoute de propositions alternatives à la fermeture progressive des guichets.**

Le SEV lance une campagne en faveur des gares et des points de vente sur l'ensemble du réseau de la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland Bernois (MOB), tant du côté romand que du côté alémanique. Une première action a eu lieu le 10 novembre.

Des secrétaires syndicaux et des membres du comité SEV-MOB sont allés à la rencontre du personnel du MOB et ont visité tous les points de vente. Certains sont partis de Zweisimmen (BE) et d'autres de Blonay (VD). Tout le monde s'est retrouvé dans l'après-midi à Château-d'Oex pour un débriefing. Le constat est unanime à toutes les gares. Le personnel est très inquiet pour son futur. Si la direction se veut rassurante en disant que « le MOB ne veut pas absolument se retirer des régions », toutes les mesures prises ou en cours d'évaluation semblent plutôt aller dans le sens d'un retrait progressif.

## Mort lente

Les discussions ont été riches et intenses sur tous les lieux visités.

Tony Mainolfi, secrétaire syndical au SEV, résume ainsi ce constat largement partagé: « Les restructurations des gares et points de ventes de ces dernières années ont été menées sans tenir compte de l'avis du personnel, aboutissant souvent à des situations dont la logique lui échappe et qui semblent aller à l'encontre du bon sens. » « C'est au niveau de la manière que ça coince », résume de son côté Lucie Waser, également du SEV.

« Les personnes ont accumulé du savoir-faire depuis toutes ces années, mais cela n'est pas toujours reconnu », ajoute-t-elle. Certaines décisions qui ont été prises (réductions des tours de service, adaptation des heures d'ouverture, fermeture de la gare le week-end, non remplacement de certains départ, ...) laissent voir une possible mort lente pour certains points.

Tendanciellement, depuis quelques années, il y a moins de personnel dans les gares. L'entreprise dit que les ventes au guichet diminuent vu le « virage digital » et la diversification des moyens pour acheter ses titres de transport. Si ce virage est indéniable, le nécessaire et utile travail de conseil des collègues de la vente ne débouche pas forcément sur un achat au guichet. Ce travail ne se mesure pas en ventes directes et il y a donc une invisibilité comptable d'une activité pourtant nécessaire.

## Le discours et la pratique

Au cours de cette journée du 10 novembre, le SEV a transmis aux salariés les informations fournies par l'entreprise sur le futur de l'entreprise. Le 27 septembre, le SEV avait rencontré Vincent Brodard, responsable Voyageur au MOB. A cette occasion, il a expliqué qu'un certain nombre de gares comme Château d'Oex, Lenk et Gstaad, vont très fortement réduire leurs heures d'ouverture voire, à terme, certains points de vente comme Glion et Saanen dont le chiffre d'affaires est jugé trop bas, pourraient voir leur existence être remise en question.

Jusqu'à récemment pourtant, et encore le 27 septembre, le discours du MOB et de la direction concernant la pérennité des gares se voulait rassurant, avec la volonté de ne pas se retirer de la surface et d'offrir au contraire un service aux usagers et clients. Le décalage entre le discours et la pratique rend les salariés pour le moins sceptiques sur ces bonnes intentions.

## Personnel pas écouté

S'il n'est pas consulté, le personnel craint fortement que la stratégie d'accueil/vente qu'élabore la direction et qu'elle présentera au conseil d'administration d'ici la fin de l'année ne regarde que la perte annuelle annoncée de 2 millions et les

changements d'habitude des clients. Ce serait alors passer totalement à côté du très grand potentiel que des collaborateurs engagés et imaginatifs peuvent amener si l'on maintient et renforce les guichets.

## Des propositions

Le constat est partagé unanimement: le personnel a des propositions à faire afin de continuer à répondre aux attentes des clients, lutter contre la dégradation du service et pour maintenir les gares vivantes. « La direction a laissé la porte ouverte sur la question d'une redéfinition des tâches effectuées dans ces points de vente », se réjouit Tony Mainolfi.

Si l'ouverture existe, le personnel demeure inquiet et très sceptique pour la suite. Le personnel de vente ne peut se résoudre à abandonner les touristes dans des gares désertes avec leurs smartphones comme seul recours.

## Conserver l'attrait touristique

Ce qui est en jeu, c'est non seulement la question de l'emploi de nos collègues, mais aussi l'avenir des régions le long de la ligne. Car si le MOB prend le chemin de La Poste qui a patiemment réduit à néant son réseau d'offices de poste, c'est le dynamisme et l'attrait même de ces villages qui va se réduire, puis disparaître. Il s'agirait-là d'un terrible auto-goal.

Ce qui en fait le charme du voyage, ce sont certes des paysages magnifiques mais aussi une vie de village encore vivante. « Quels touristes auraient encore envie de visiter une région à l'abandon avec ses gares et ses bourgades désertées et vides? Quelle vision a la direction pour le futur? », s'inquiète Lucie Waser.

## Démarche collective

Suite à cette première action du 10 novembre, il ressort que les salariés-e-s de la vente du MOB partagent une même inquiétude sur leur avenir et ont le sentiment de ne pas être compris par leur direction alors qu'ils auraient des propositions constructives pour l'avenir de l'entreprise. Ils veulent faire entendre leur voix et sont prêts à s'engager dans une démarche collective.

« La véritable richesse d'une entreprise est son personnel », proclame Georges Oberson, directeur général du MOB, dans le rapport de gestion 2017. Si cette citation sonne juste, elle doit maintenant aussi se traduire en actes.

Le personnel de la vente du MOB est en effet riche de son expérience et ne manque pas d'idées pour redéfinir son métier face au virage digital.

Attaché à l'avenir du MOB et conscient du potentiel touristique des Alpes vaudoises et bernoises, le personnel veut être entendu.

## JEUNESSE SEV

## Une séance avec de nouveaux visages



Très dynamique, la Jeunesse SEV qui veut se renforcer à plein de projets pour 2019 !

**Xenja Widmer** La séance de réflexion de la commission de jeunesse s'est déroulée le vendredi 9 novembre et nous avons eu le plaisir d'accueillir beaucoup de nouveaux visages.

Nous avons concocté un programme très complet et intéressant pour l'année prochaine également. Il nous promet beaucoup de plaisir et de plus va nous permettre d'étendre le réseau des jeunes dans toute la Suisse. Nous avons bien entendu aussi prévu notre légendaire week-end d'hiver qui aura lieu du

25 au 27 janvier. De nombreuses autres activités figurent dans le programme de l'année.

Parallèlement, nous avons également défini nos buts annuels afin que la jeunesse puisse encore se renforcer. Entre autres, nous souhaitons participer activement à la grève des femmes prévue le 14 juin. Par ailleurs, il nous tient à cœur de continuer à développer le réseau international.

La prochaine séance aura lieu le 21 juin à Berne - les intéressés sont les bienvenus.

## CCT LNM

## Retour en eau calme

**Yves Sancey** En 2017, la caisse de pension Symova demandait à la société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM) de mettre en conformité ses dispositions pour le 2e pilier. Ces changements ont provoqué une augmentation des coûts pour l'employeur mais ont aussi conduit à des augmentations de prime LPP pour les employés les plus âgés, soit une baisse du revenu net pour plus de la moitié des travailleurs. Le SEV n'étant pas d'accord que les travailleurs doivent payer l'imprévoyance des anciennes directions a informé le personnel au début 2018 et fait part en avril de ses revendications à la nouvelle direction. Une prime de reconnaissance - encore

en suspens - pour compenser ces pertes était demandée. En parallèle, la direction demandait un toilettage de la CCT valable jusqu'à fin 2018. Le SEV a demandé que la grille salariale soit adaptée et augmentée de deux paliers dès le 1er janvier 2019. Ce qui amène une attractivité de la profession pour les jeunes. Le principe a été accepté et les employés ayant subi une perte de revenu net se verront attribués dès 2019 un ou deux paliers. Ce très bon accord est le signe d'un nouveau partenariat avec une direction dynamique qui respecte un personnel toujours engagé. La nouvelle CCT entrera en vigueur pour tout le personnel au 1er janvier pour une durée minimale de 4 ans.



Avec le SEV, le personnel de la LNM verra sa CCT améliorée dès le 1er janvier 2019.

## JEUNESSE SEV

## Amitié internationale!



Belle rencontre entre la jeunesse des syndicats suisse et autrichien de cheminots.

**Stefan Bruderer** Une délégation de la jeunesse du syndicat Vida, issu de la fusion du syndicat des cheminots et de celui de l'hôtellerie, est venue en Suisse du 1er au 4 novembre. Des représentant-e-s de la jeunesse SEV leur ont parlé de la politique suisse et tous ensemble nous sommes partis à la découverte de la capitale. Bien entendu, nous avons eu des discussions et des échanges intenses, notamment au sujet des assurances sociales qui subissent une grande pression en Autri-

che avec le gouvernement actuel.

Nos invités ont écouté avec attention les explications de la jeunesse SEV et de Giorgio Tuti et Manuel Avallone, tous deux membres de la direction syndicale. Cette visite faisait suite au voyage d'une délégation du SEV qui s'était rendue en Autriche l'année dernière pour assister à la conférence de la jeunesse syndicale.

Une belle preuve d'amitié et de collaboration internationale!

## TRANSPORTS PUBLICS

## Consultation aux TPG

**Yves Sancey** La direction des Transports publics genevois (TPG) et son conseil d'administration ont invité les syndicats actifs sur le site, dont le SEV, pour renégocier le statut du personnel. La direction des TPG leur a précisé que le cadre « devra rester financièrement neutre ». Cette manière de poser le débat en mettant d'abord le cadre financier neutre avant d'entendre les revendications légitimes des travailleurs ne paraît pas adéquate pour les syndicats.

Les assemblées syndicales communes d'octobre et novembre ont voté pour le principe d'une consultation générale. Chaque membre des syndicats répond à la question: « Soutenez-vous les syndicats, réunis en Front syndical, pour refuser la négociation du statut du personnel tant qu'il y a un cadre financier et que les IDS et directives qui bafouent le statut ne sont pas retirées? » Les syndicats feront savoir à la direction la position des membres qui sera connue le 3 décembre.



Aux TPG, les assemblées ont voté pour une consultation en vue des négociations sur le statut.



## PRÉFÈRES-TU LIRE LE JOURNAL EN LIGNE?

Le nouveau journal du SEV est aussi disponible en format PDF sur notre site internet [sev-online.ch](http://sev-online.ch).

Si pour des raisons pratiques ou écologiques tu ne souhaites plus le recevoir dans ta boîte aux lettres, alors envoie un mail à [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch) et abonne-toi à notre newsletter en scannant ce code QR, ou bien sur [sev-online.ch/fr/newsletter](http://sev-online.ch/fr/newsletter).

Bonne lecture!



## Sections

### 8.12 VPT Lac Léman

La section lac Léman vous convie à son traditionnel arbre de Noël à la gare lacustre d'Ouchy dès 13h30 et arrivée du père Noël sur son traîneau à 14h.

### 7/8.12 VPT Lac Léman

AG Caisse d'épargne du personnel CGN, Chalet « Le Moléson », Les Pacots. Cette assemblée sera suivie par un repas. Tous les membres de la caisse d'épargne sont cordialement invités à y participer. Prix du repas et de la nuit : 80 francs. Inscriptions jusqu'au 16 novembre. Dernier versement au 24 novembre. Patrick Vonlanthen

### 16.12 SEV TPG

Nous vous invitons à venir participer, comme chaque année, au traditionnel arbre de Noël. Un moment convivial au bénéfice des enfants des membres SEV TPG. En plus de la tombola, des animations pour les enfants sont prévues toute la journée (château gonflable, ...) et une petite restauration sera servie. Le Père Noël sera présent. Ouvert à tout public. Salle des Asters, Rue de la Servette 100 à Genève. Dès 12h et jusqu'à 18h.

## Pensionnés

### 4.12 PV Neuchâtel

Fête de fin d'année à l'Hôtel des Communes des Geneveys-sur-Coffrane: 12 h : repas au prix de 35.- : salade paysanne - rôti de boeuf sauce poivre vert - frites - légumes - dessert maison. 14h30 : animation musicale, film ferroviaire et distribution des diplômes. Pour le repas, inscriptions jusqu'au 28 novembre au 032 725 01 24 ou grandchamp.f@bluewin.ch

### 4.12 PV Valais

La fête de Noël du Bas-Valais se déroulera dès 11h30 dans la Salle communale, Rue des Petits-Epineys, à Martigny. Bus de la gare arrêt Place Centrale ou à pied en 10 minutes. Ouverture de la caisse dès 11h30.

Pour la modique somme de 35.- par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour 2 personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont les bienvenus. Après le repas, remise des insignes pour 25 et 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Et ensuite tombola. Le comité espère une belle participation. Inscription auprès de Jean-Maurice Monnay au 027 471 21 25 / 079 223 00 63 ou par e-mail à romona@bluewin.ch ou par écrit à l'adresse Av. de l'Industrie 20, 1870 Monthey jusqu'au 30 novembre. Le comité de section PV Valais

### 5.12 PV Vaud

Traditionnelle fête de Noël à 14h à Lausanne, Salle du Cazard, Pl. du Marché 15, à 5' de la station Riponne-Béjart. L'Ensemble musical d'Etagnières ouvrira les festivités. Nous aurons ensuite le plaisir de remettre l'insigne aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires 2018, pour 50, 60 et 70 ans de sociétariat. Notre collègue Pierre-Alain Combremont, nous apportera son traditionnel message de Noël, avant que par leurs chansons coquines, mais polies, les Fleurs du Mâle amusent la 2ème partie de cette fête. Comme d'habitude, friandises et boissons vous tendront les bras. Votre compagne ou compagnon est invité cordialement à ces retrouvailles, auxquelles, nous nous réjouissons de vous voir nombreux. A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents, nous souhaitons d'ores et déjà, une bonne fin d'année à vous et vos familles et tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2019. Le comité.

### 6.12 PV Biel/Bienne

La Fête de la Saint-Nicolas aura lieu au Restaurant Bahnhof Brügg à 14h. Bus 7 ou train pour y accéder. Le groupe musical «Oldies» de St. Antoni FR y jouera. Le Choeur d'hommes des cheminots pensionnés chantera quelques chants. Après la remise des diplômes d'honneur pour les 40,50, 60 et 70 ans de sociétariat SEV, place aux discussions amicales. La traditionnelle collation offerte par la section sera servie mais les boissons seront à la charge des participants. Nous vous souhaitons déjà un bel après-midi. Le comité

### 6.12 PV Jura

Le comité se fait un plaisir de vous inviter à notre traditionnelle fête de la Saint-Nicolas qui se déroulera dès 11h45 au café du Jura à Bassecourt. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et musicale. Nouvelle formule de tombola (pas nécessaire d'apporter un lot). Nous avons intégré le dessert dans le menu. Par contre, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi. Veuillez svp vous inscrire jusqu'au samedi 1er décembre auprès du président Emile Lachat tél. 079 384.69.74 ou courriel : emile.lachat@bluewin.ch. Avec les amicales salutations du comité.

### 11.12 PV Genève

Le Noël de la section aura dès 10h30 à l'UOG (Pl. des Grottes 3 à Genève). Remise des diplômes pour 40/50 et 60 années d'affiliation au SEV. Apéritif dès 11h30, moment auquel vous pourrez aussi nous rejoindre. Repas dès 12h30 (au fourneau : Pascal Kaltenrieder). Animation musicale. Inscriptions au 022 796 33 50 ou 022 796 40 02. Délai : vendredi 7 décembre. La participation financière sera de 20 fr. (apéritif/entrée/un plat/dessert/café et 50 cl de vin pour 2 personnes), y compris votre geste de solidarité. Possible d'acheter l'agenda SEV 2019 auprès du trésorier André Broye. Le comité.

### 12.12 Commission féminine

Sortie! Rendez-vous à Montreux dès 11 h au café en face de la gare, puis départ au marché de Noël. Contact : Esther Geiser au 079 484 27 31.

## SOUS-FÉDÉRATION AS

# CFF Voyageurs: grand chamboulement

**Service de presse AS, branche Voyageurs** Lors de la journée de branche P du 14 novembre 2018, les participant-e-s ont traité entre autres les thèmes suivants:

### Journée de branche 2019

La branche P prévoit d'organiser une journée de branche en 2019. On procèdera aux clarifications nécessaires pour définir les ressources financières et en personnel. La branche P choisit le thème « Changement – évolution permanente – applications informatiques ».

### Problèmes liés au marché des bus grandes lignes

L'évolution du marché des bus grandes lignes en Suisse n'a pas connu de succès immédiat, on pouvait s'y attendre. «Eurobus» prévoit de laisser tomber certaines liaisons. Nous ne sommes pas d'accord, car la concession concerne des lignes qui doivent maintenant être exploitées. En outre, un concurrent autrichien (Dr. Richard) a aussi recherché une concession. Cette lutte entre les entreprises de bus concurrentes se fait dans l'unique objectif de déstabiliser une structure de prix assurant la couverture des frais.

Sur le marché international des bus grandes lignes, il faut malheureusement constater que l'aspect humain des conditions de travail est très souvent sacrifié au bénéfice de la maximisation des profits.

### WEP – Développement Voyageurs

L'ambitieux projet WEP qui vise à restructurer toute l'unité d'affaires Voyageurs en peu de temps exige de centaines de collaboratrices et collaborateurs une complète réorientation et une acceptation du changement.

Un grand nombre de personnes vont devoir changer de lieu de service et parfois aussi de domaine d'activité, elles devront se réorienter.

Nous nous demandons si les gens sont vraiment prêts pour un nouveau déménagement. Leur flexibilité ne serait-elle pas sollicitée de manière excessive? Ou alors il s'agit d'une mauvaise interprétation des responsables... (voir aussi en page 3)

### Présence dans la surface et Portée de direction P-VS

Dans le projet «Application Portée de direction», en 2018 des premiers pas ont été entrepris. Le grand changement se situe au niveau du nombre de chefs de team. Nous avons appris des médias que des premières fermetures de points de vente étaient prévues en 2019.

Jusqu'à présent, les partenaires sociaux n'ont pas été informés par les CFF, même pas après écoulement du délai d'attente, comme cela devrait normalement être le cas. Nous aimerions avoir ici une meilleure transparence.

pens, Lausanne, PV Vaud.

**Haldimann Eric;** 1939; Meyrin, VPT TPG retraité(e)s.

**Jaussi Armand;** 1923; chef sis pens, Genève, PV Genève.

**Kummer Peter;** 1931; Termen, PV Valais.

**Luggen Viktor;** 1936; Ried-Brig, PV Valais.

**Raetz Gertrud;** 1938; veuve de Jean-Claude, Studen BE, PV Biel-Bienne.

**Schnyder Priska;** 1932; veuve d'Alfred, Martigny, PV Valais.

**Steffen Arthur;** 1932; Gstaad, VPT MOB.

**Rimaz Marie-Louise;** 1927; veuve de Henri, Villars-sur-Glâne, PV Fribourg.

**Zenkhusen Anton;** 1934; Naters, PV Valais.

## DÉCÈS

**Barras Jean-Claude;** 1947; employé d'exploitation, Crans-près-Céligny, PV Vaud.

**Campos Lourenço Joel;** 1980; conducteur, Petit-Lancy, VPT TPG.

**Courvoisier Jean-Pierre;** 1920; méco

# Agenda 17/18

## PV GENÈVE

# Un café pour les «dames seules»

**PV Genève** Ce mardi 23 octobre, les «dames seules» de la section avaient rendez-vous à 15h à l'Auberge fédérale de Genève. C'était une première. En effet le comité a remarqué qu'un tiers de nos membres sont des dames qui vivent seules, la grande majorité étant devenues veuves au décès de leur mari cheminot.

Nous avons été très agréablement surpris en accueillant 29 collègues sur les 100 dames que compte la section et il y avait même deux hommes qui voulaient savoir ce qu'on faisait à leur maman. Et ce ne sont pas moins de 15 collègues qui ont pris la peine de téléphoner pour s'excuser de ne pouvoir parti-



ciper. Un café, un thé, une bouteille de rosé et voilà ces dames en pleines conversations. Des retrouvailles pour certaines, des découvertes

pour d'autres. Notre vice-doyenne Madame Baud, qui va fêter ses 98 ans, a participé avec un plaisir évident. Une première très réussie.

## IMPRESSUM

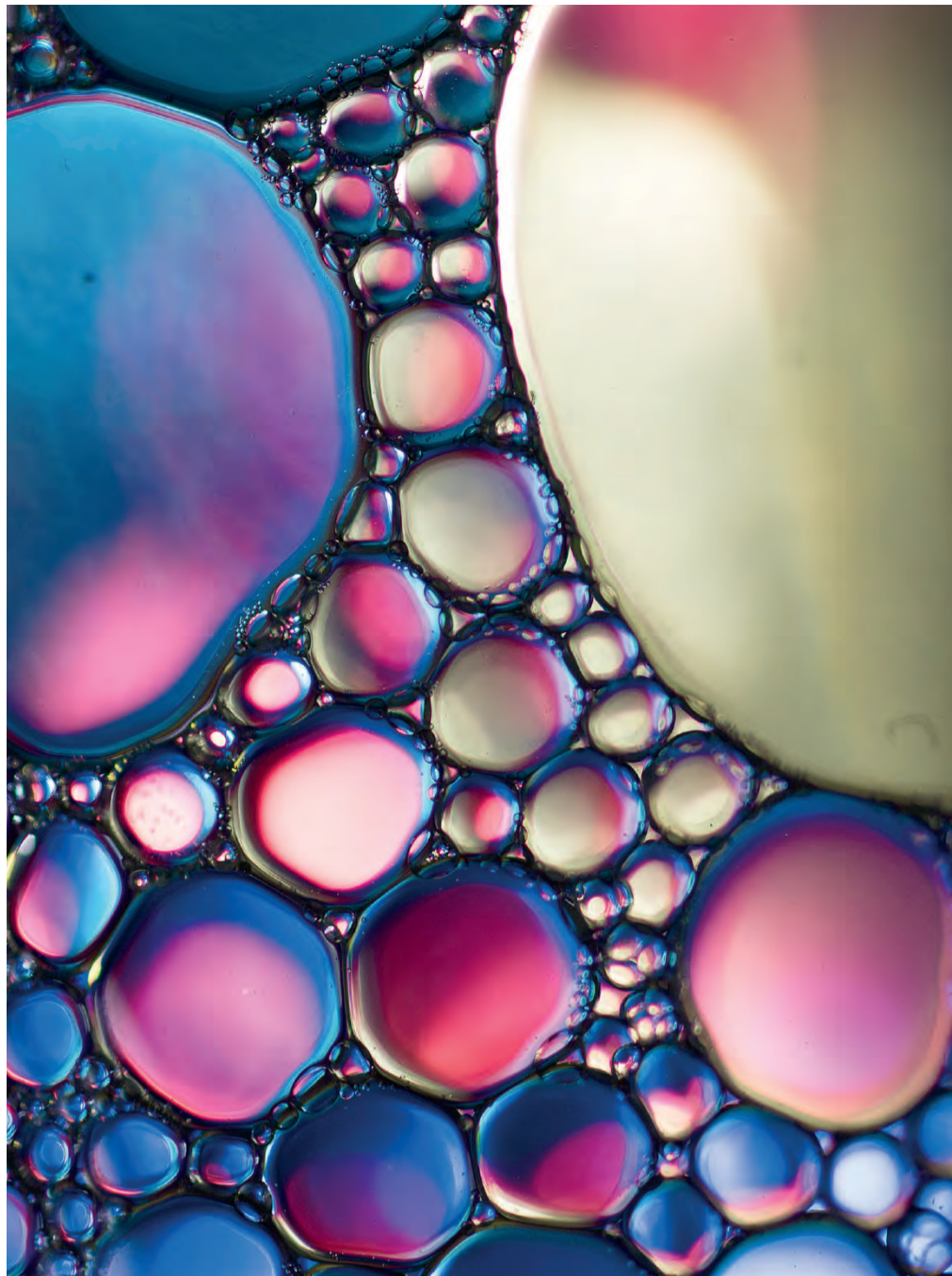
**SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports** paraît toutes les deux semaines. ISSN 1662-8462  
**Trage:** 10 211 ex. (total 40 995 ex.), certifié REMP au 20. 10. 2017  
**Editeur:** SEV, www.sev-online.ch  
**Rédaction:** Vivian Bologna (rédacteur en chef), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, 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; contact@sev-online.ch; 031 357 57 57.  
**Abonnements et changements d'adresse:** info@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-

membres: CHF 40.-

**Announces:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch  
**Pré-press:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch  
**Imprimerie:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau www.mittellandzeitungsdruck.ch

Le prochain journal paraîtra le 6 décembre. Le délai pour les annonces est fixé au 26 novembre à midi, celui de l'agenda au 29 à 10h.





## OIL IN WATER

A\_Different\_Perspective  
pxhere.com (Creative Commons)

L'huile dans l'eau peut créer ce genre d'image abstraite étonnante.

Pourquoi l'huile et l'eau ne se mélangent-elles pas ? L'huile est composée de lipides (matière grasse) qui possèdent un côté qui reste dans l'huile et un qui reste dans l'eau. Ils se poussent l'un et l'autre, créant deux phases séparées. La densité de l'huile étant plus faible que celle de l'eau, l'huile flotte donc au-dessus.

CARTE BLANCHE à Benoît Gaillard

# Les bus au cœur de la cohésion sociale

Lorsque Jeremy Corbyn, leader du parti travailliste du Royaume-Uni, s'apprête à prendre la parole, l'été dernier, pour une séance de questions à Theresa May, cheffe du gouvernement, personne n'imagine qu'il va poser une série de questions sur les bus. Oui, sur les bus, sur ces transports publics de la proximité. Ricanements au sein de la Chambre : comment un sujet aussi dérisoire et anecdotique mériterait-il d'être débattu au Parlement du pays ?

Pourtant, Corbyn touche au plus juste. Les prestations de transport par bus sont aujourd'hui catastrophiques à travers le pays : cadences minimales, retards fréquents, matériel vétuste, sous-capacité.

Il est admis que la privatisation et la dérégulation du rail britannique a gravement détérioré la qualité du service et le niveau de sécurité. On sait moins qu'il en va de même des lignes de bus qui ont aussi subi, dans les années 1980, une vague de libéralisation. Le modèle de sociétés publiques exploitant un réseau déterminé par les autorités a laissé place à une concurrence entre entreprises pour les lignes les plus profitables. Quant aux communes qui souhaitent subventionner le transport là où il n'est pas rentable, elles n'ont plus pour interlocuteur qu'un

immense acteur privé en situation de quasi-monopole régional... En 2016 encore, la droite vote une loi interdisant aux collectivités locales d'exploiter elles-mêmes un service de bus !

Le délabrement des bus est un problème social et économique. Pour qui n'a pas de voiture, c'est une menace pour l'accès à l'emploi, à l'école, à la santé, à la culture. Sans parler des effets désastreux sur l'environnement que provoque le recours accru aux véhicules individuels.

Plus récemment, en France, les « gilets jaunes » manifestaient aussi contre la faiblesse des transports publics locaux qui met leur pouvoir d'achat à la merci de la hausse du prix des carburants. Ils placent ainsi à l'agenda un sujet souvent laissé de côté dans le débat politique national, où l'on parle plus volontiers de TGV que de bus régionaux.

Aujourd'hui, la Suisse brille par contraste. La densité de desserte y est exceptionnelle, et la mobilité du quotidien occupe une place importante dans les discussions médiatiques et parlementaires. Et pourtant, ici aussi, quelques acharnés de la libéralisation travaillent à saper le modèle. Les exemples internationaux le montrent : leur résister est une tâche de salut public !

Conseiller communal (PS), Lausanne

## ROUTIERS LONGUE DISTANCE

# Les esclaves de l'autoroute

Susan Boos, rédactrice de la WOZ

Ils sont toute la semaine sur la route, passent même les week-ends dans leur camion et gagnent quelque 500 euros par mois... les conditions de travail des chauffeurs longue distance sont précaires.

Certes, il est assez difficile de percevoir le côté romantique d'une virée en poids-lourd. Mais cette fois la situation est grave : au début novembre, ce sont quarante chauffeurs poids-lourds qui travaillent pour l'entreprise de transports danoise Kurt Beier qui ont été mis en lieu sûr. La police a dû intervenir suite à la pression exercée par les syndicats danois et allemands. Certains chauffeurs étaient stationnés à Padborg au Danemark, à la frontière allemande, les autres à Ense, dans la région de Dortmund. Ce qu'ils ont raconté rappelle la traite humaine ou l'esclavage.

Le magazine spécialisé «Eurotransport» a publié un article sur les faits reprochés : les chauffeurs ont été recrutés aux Philippines sous de faux prétextes, on leur a promis de bons

salaires, un logement et des soins médicaux gratuits. Ces chauffeurs devaient verser une grande somme d'argent afin que les recruteurs puissent leur fournir en Pologne des papiers soi-disant légaux. Toutefois ils ne conduisaient pas en Pologne mais dans le Benelux, en Allemagne et en Scandinavie.

Certains de ces chauffeurs vivaient depuis 18 mois dans le camion. « Ils n'avaient pas d'autre point de chute et passaient leurs longs week-ends de repos dans le camion, de manière tout à fait illégale », dénonce «Eurotransport». De plus ils ont été forcés d'effectuer des heures supplémentaires qui représentaient un dépassement des heures de conduites et de repos autorisées.

En fait ces chauffeurs auraient eu droit au salaire minimal en vigueur dans le pays où ils conduisaient. En Allemagne cela représente quelque 2300 euros, cependant les Philippines

n'ont reçu que 500 euros, c'est ce qu'écrivait le projet «Faire Mobilité» (mobilité réglo) de l'Union syndicale allemande.

Ce qui est arrivé à ces chauffeurs philippins n'est pas un cas isolé, quoique leur situation est pire à cause de la distance qui les sépare de chez eux. Mais beaucoup de chauffeurs poids-lourds roumains, ukrainiens ou lituaniens travaillent à des conditions similaires et traversent aussi parfois la Suisse.

En Europe, on compte entre huit et dix millions de chauffeurs longue distance. La plupart d'entre eux sont très mal payés. Au début 2018, l'histoire de Jiri Gabrhel a marqué les esprits : il était engagé par une entreprise tchèque qui travaillait en sous-traitance pour la Poste allemande. Gabrhel conduisait principalement en Allemagne et ne pouvait rentrer chez lui que durant quelques jours toutes les trois semaines. Lorsqu'il fut arrêté

par la police allemande pour un contrôle, le policier, qui parlait tchèque, lui a fait comprendre que ce que faisait son employeur n'était pas légal. Il a remis au chauffeur un dépliant de «Faire Mobilité».

Avec l'aide du syndicat, le chauffeur a porté plainte contre l'entreprise de poste allemande. Suite à cela, l'entreprise sous-traitante qui l'avait engagé officiellement l'a licencié. La Deutsche Post a contesté les reproches. Mais avant le procès, elle a passé un accord avec Gabrhel et lui a versé une somme d'argent équivalente au salaire qu'il aurait reçu s'il avait été rémunéré conformément au droit allemand. Ceci a permis à la Poste allemande d'éviter un précédent juridique. Toutefois une décision du Tribunal aurait été hautement souhaitable.

En novembre, la Deutsche Post a ouvert avec sa filiale DHL Parcel Suisse à Winterthur un dépôt pour les colis. Elle veut en premier lieu desservir la région de Zurich et Winterthur et, à plus long terme, se mêler au transport des colis dans toute la Suisse. Il faudra contrôler qui achèvera quel paquet à quelles condi-

ons...

En Suisse, les salaires des chauffeurs jusqu'ici relativement bons ont pu être maintenus à ce niveau grâce à l'interdiction de faire du cabotage. Cela empêche les entreprises de transport étrangères de transporter dans notre pays. En proposant des conditions de travail aussi misérables, l'industrie européenne des transports scie la branche sur laquelle elle est assise. Petit à petit les chauffeurs poids-lourds bon marché viennent à manquer en Europe. C'est une raison pour laquelle toujours plus de chauffeurs ukrainiens, biélorusses et même philippins sont engagés. Selon «Eurotransport», le nombre de chauffeurs poids-lourds d'Etats tiers venus en Europe ces cinq dernières années a passé de 28 000 à presque 110 000.

Si on payait et si on traitait mieux les chauffeurs de manière générale, la profession deviendrait plus attractive. Le trafic marchandises sur le rail en profiterait aussi... Mais cela n'est pas possible avec les conditions de travail actuelles sur la route.

## Vivre en cabine

Le photographe et cinéaste Fabian Biasio et la rédactrice de la WOZ Susan Boos ont accompagné des chauffeurs à

Le reportage est à voir sous <https://reportage.alpeninitiative.ch/>

travers l'Europe pour l'association Initiative des Alpes. Ils ont réalisé une histoire multimédia sur les conditions de travail des chauffeurs longue distance. Leur reportage : «Vivre en cabine».

«Certains vivaient depuis 18 mois dans le camion et y passaient leurs longs week-ends de repos. Tout à fait illégal!»

EUROTRANSPORT MAGAZINE

?

PHOTOMYSTÈRE

# Que montre cette photo?



Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 28 novembre** avec votre nom et votre adresse.

**Par e-mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Sur le net:** [www.sev-online.ch/quiz](http://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 **un bon pour un livre d'une valeur de 40 fr.** 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 16: BDCC. **Brenno Minotti, Bellinzona, membre de AS Ticino**, remporte 40fr. de chèques Reka.

SUR LES TRACES DE ...

## Denise Engel, assistante de projet



Comme agent du mouvement ferroviaire, Denise Engel devait beaucoup se déplacer entre guichet, pupitre d'aiguillage et perron; aujourd'hui, elle passe beaucoup de temps devant son ordinateur.

**Markus Fischer**  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**Elle n'aime pas les faux-semblants, ni se mettre en avant dans les discussions mais elle a l'esprit d'équipe. Elle n'a pas peur d'exprimer son opinion. Au SEV également.**

Denise Engel fait partie de la Conférence CCT depuis l'époque où la CCT a été introduite aux CFF et de l'assemblée des délégué-e-s de la sous-fédération AS depuis cinq ans. Pendant des années, elle a rédigé les PV de sa section SBV et animé le forum des jeunes SEV de Zurich, puis été déléguée de la SBV. Depuis six ans, elle oeuvre dans la CoPe Division Infrastructure. Elle est aussi toujours présente aux manifestations et actions du SEV. Malgré cela, elle s'étonne de notre demande d'interview: « Pourquoi moi ? »

### Cheminote passée par tous les échelons

Après des stages professionnels dans l'hôtellerie et dans le secteur ferroviaire, la Zurichoise commence en 1989 à Horgen un apprentissage de trois ans comme agent de mouvement. Quelques semaines plus tard, le représentant du chef de gare la recrute pour le SEV; elle a alors 16 ans: « Il faut faire partie d'un syndicat », dit-elle à l'époque, tout comme son père, un mécanicien de locomotive syndiqué auprès du SZU. Pourquoi ? « Pour bénéficier d'une bonne CCT, il faut un taux d'organisation élevé et des membres cotisants. La protection juridique professionnelle est aussi importante. Il y a aussi la protection juridique privée qui est bon marché ainsi que d'autres avantages. Sans oublier les cours de formation continue. J'en ai suivi quelques-uns. »

Elle suit aussi régulièrement des cours de perfectionnement professionnel. Après son apprentissage, elle fait durant ses sept ans à la gare de Birmensdorf de longs stages dans un centre de gestion du trafic et dans un centre de voyages. Avant la fermeture de la gare, elle change pour Rapperswil. Elle endosse alors les tâches administratives et dirige le team Clean qui sera bientôt transféré à CFF Immobilier. Son poste est supprimé. Elle remplace quelqu'un souffrant d'une longue maladie dans le centre de gestion du trafic et entre dans le centre du marché du travail. Sept mois plus tard, elle décroche un travail chez CFF Cargo à Muttenz où elle s'occupe surtout des décomptes des temps de travail. 18 mois plus tard, ce poste est supprimé mais le jour de son entrée dans le centre du marché du travail, elle commence dé-

jà comme assistante de projet chez Infrastruc-ture dans le bâtiment de la Sihlpost à Zurich.

Jusqu'à ce jour, dans la même unité d'affaire, elle épaulé des chefs de projet dans l'administration des projets de construction de la région Est avec des programmes comme SAP. Elle coordonne et documente aussi les procédures de mise à l'enquête de tous les projets de la région auprès de l'Office fédéral des transports et tient des procès-verbaux de séances. Elle officie en outre comme coach pour le processus d'amélioration continue (KVP).

### Pas peur de la numérisation

Denise Engel craint-elle que son travail soit bientôt automatisé? Non, ses tâches sont trop variées et les déroulements trop compliqués pour qu'un ordinateur puisse la remplacer: « Il doit d'abord apprendre à marcher », rigole-t-elle. Pourtant, le développement de l'informatique est un défi permanent pour tous – comme par exemple l'introduction cette année du stockage des données basées sur serveur. Apprendre en pratiquant, telle est la devise. Denise Engel achète donc aussi à titre privé de nouveaux systèmes d'exploitation et des programmes.

Comment vit-elle le fait de travailler depuis cinq ans dans un bureau en espace ouvert? « On doit apprendre à ne pas écouter même si une discussion est intéressante. » Des cabines téléphoniques sont prévues. Il y a en général assez de places pour travailler même s'il n'y en a désormais que 10 pour 15 collaborateurs alors qu'avant il y avait 12 collaborateurs. Ceci est possible grâce aux temps partiels et au travail à domicile. Denise Engel est engagée à 90% et travaille un jour par semaine à la maison. Surtout pour la CoPe. Dans certaines zones du bureau, il fait parfois froid et il y a des courants d'air « mais à la Sihlpost, nous avons eu en été parfois 30 degrés déjà le matin ». Le déménagement à Westlink a en général apporté plus de confort: une bonne cantine dans la maison, un bar, une terrasse, des locaux de repos...

L'activité physique fait par contre défaut lorsqu'on est toujours assise devant son ordinateur. Pour parer au manque de mouvement, Denise Engel fait chaque semaine une heure de marche avec une collègue, aussi de l'Aquafit, et elle suit un cours de danse et de mouvement. Avec son ami, elle cherche souvent une compensation en allant au sauna ou en visitant des villes.

Certains collaborateurs CFF à Zurich-Alts-tetten n'ont pas le même rapport au chemin de fer que Denise Engel; ils voient les CFF plutôt comme une station intermédiaire. Il est donc difficile de les convaincre à adhérer au SEV.

## «ÉGALITÉ» ?

Micha Dalcol

