



# SEV N°18

Le journal du Syndicat du personnel des transports



100 ANS

## Les jeunes prennent les devants

Edito de Giorgio Tuti, président du SEV

▶ p. 6 et 7

**Q**uelle année de centenaire ! Les festivités ont pris fin samedi à Berne avec un regard tourné vers l'avenir. Dès le départ, nous avons souhaité mettre en évidence ce que le SEV avait été et ce qu'il est, mais aussi décidé de résolument prendre le temps de nous projeter vers le futur du SEV et celui de la mobilité. En dressant le bilan, il me tient à cœur de souligner l'engagement de toutes et tous ceux qui ont œuvré pour que ce centenaire soit une réussite. Si le bus a pu faire 60 haltes dans toute la Suisse pour aller à la rencontre des membres et du public, c'est grâce à notre structure militante, appuyée par notre appareil professionnel. Le défi était de taille, mais le résultat est probant. Cet engagement inconditionnel pour notre mouvement est notre

plus grande force. Sans lui, nous ne sommes pas grand-chose. Ce travail des sections est précieux. Je profite ici de ces lignes pour les remercier chaleureusement !

L'autre grande source de satisfaction est la place de la relève. En se tournant vers le futur, nous avons volontairement donné les clés de la soirée finale à la Jeunesse. L'organisation a été parfaite, dynamique et joyeuse. Au SEV, aux sous-fédérations et aux sections maintenant de tirer profit de ces jeunes qui s'engagent, qui veulent prendre des responsabilités et qui sont le futur du SEV. A nous toutes et tous de leur accorder la place nécessaire pour qu'ils s'engagent pleinement.

Ces raisons d'espérer ne sont pas anodines à l'heure où la digitalisation va impacter le monde du tra-

vail. Les métiers vont évoluer et les travailleurs et travailleuses veulent avoir leur mot à dire.

Tout comme ils veulent être entendus aujourd'hui aussi. Les manifestations des chauffeurs de bus jurassiens et celles des cheminots des CFF (p. 3) en l'espace d'une semaine démontrent qu'ils refusent de subir en silence des décisions entrepreneuriales ou politiques qui impactent gravement leurs conditions de travail ou salariales.

C'est cette capacité à ne pas baisser les bras, à garder la tête haute que nous devons nourrir. Avec elle, nous aurons la force de dire « non » aux dégradations de nos conditions de travail et de vie. Avec elle aussi, nous saurons convaincre un maximum de travailleurs et travailleuses de continuer à se battre unis et unies.

### Dumping

Chauffeurs jurassiens sur le pied de guerre. Manifestation devant le Parlement

2

### Swissport

Négociation de la CCT : inflexible, la direction quitte la table

5

### Léman Express

Révolution de la mobilité et défi syndical relevé pour les conditions de travail

9

## Une femme-pour Cargo

Désirée Baer reprendra la direction de CFF Cargo SA le 1er mars 2020. Elle succède à Nicolas Perrin, qui entrera alors au Conseil d'administration de CFF Cargo. Cette économiste d'entreprise diplômée de HEC Saint-Gall est CEO de Securitrans Public Transport Security AG, opérateur leader en matière de sécurité et de logistique des travaux dans le domaine des transports publics, occupant près de 1000 personnes. Auparavant, Désirée Baer a dirigé divers secteurs d'activité en qualité de membre de la direction de CFF Infrastructure: production, logistique, gestion de la flotte, achats, vente, informatique.

## CCT renouvelée à Aarau

Le 27 novembre, le SEV et les transports publics d'Aarau ont signé la convention collective d'entreprise. Etaient notamment présents Bert Joschko, conducteur de bus, Aeni Wiederkehr, président de la section SEV-VPT BBA; Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV; du côté de l'employeur étaient présents notamment le directeur Peter Bärtschiger, le chef des Finances Reto Meinhard et Peter Forster, président du conseil d'administration.

## Pro Bahn: «Merci!»



Le 25 novembre, dans les gares de Zurich, Berne et Lucerne, Pro Bahn a remercié le personnel des locs, de nettoyage de la manoeuvre et de la vente (photo à Lucerne). «Par ce geste, nous voulions montrer au personnel que nos critiques des points faibles des CFF ne lui sont pas directement adressées», a expliqué Martin Stuber, de la section Pro Bahn de Suisse centrale. Pro Bahn défend les intérêts des usagers et usagers.

## 157 milliards

C'est la fortune, en hausse de 4%, des 300 personnes les plus riches de Suisse. Pas trop la crise donc...



Conducteur de bus aux CJ, Jean-Charles Froidevaux et son gilet blanc SEV était devant le parlement avec quelque 150 personnes.

### MISES AU CONCOURS

# 150 manifestant-e-s contre le dumping

**Vivian Bologna**  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Quelque 150 chauffeurs des CJ et CarPostal, leur famille et des militant-e-s syndicaux du SEV et de syndicom ont manifesté devant le Parlement jurassien le 27 novembre. Ils sont en colère contre la mise au concours des lignes de bus dans le canton. Ils craignent de payer le prix de cette concurrence aussi dangereuse qu'inutile.**

L'aube n'est pas encore levée en ce mercredi 27 novembre. Les militant-e-s et les professionnels de syndicom et du SEV s'affairent devant le Parlement jurassien pour «accueillir» les parlementaires lors de cette session bien particulière. En effet, le lendemain coïncide avec la date butoir pour déposer un dossier en vue d'obtenir le juteux marché des lignes de bus jurassiennes (20 millions par année sur dix ans).

Des interventions à la tribune sont prévues et côté syndical tant notre militant CJ Vincent Hennin (PCSI) que Nicolas Maître (PS) vont monter à la tribune pour défendre les intérêts et les conditions de travail des collègues des CJ et de CarPostal (voir ci-contre). L'enjeu est de taille. En mettant toutes ses lignes de bus au concours, le Canton du Jura aiguise les appétits des multinationales des transports, dont RATP qui a défrayé récemment la chronique pour le manque d'entretien de sa flotte ou son anti-syndicalisme du côté de Genève.

A l'extérieur du Parlement, les hommes, des femmes et des enfants forment une haie en prévision de l'arrivée des parlementaires. «Respect pour les chauffeurs, stop au dumping programmé». C'est le slogan scandé en boucle. La crainte est réelle: en mettant les lignes au concours en raison de la rupture de confiance avec CarPostal, le Gouvernement jurassien a ouvert la porte à la concurrence faisant ainsi pression sur les prix. Les frais en personnel représentent le meilleur levier pour réaliser des économies. Et comme le prix représente 45% de la note d'adjudication, il n'est pas nécessaire d'être grand clerc pour comprendre où sont les dangers pour le personnel.

«La pression sur les conditions de travail actuelles est réel. Sans compter que les conducteurs et conductrices des CJ et CarPostal risquent de perdre leur job si leur entreprise perd sa concession, rappelle le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique. L'éventuelle nouvelle entreprise n'a aucune obligation de les reprendre. Et si elle leur offre un emploi, quelles en seront les conditions? Le canton n'a même pas voulu mentionner explicitement dans l'appel d'offres les CCT CJ et CarPostal comme standards à respecter. Il ne respecte donc pas la volonté du parlement qui a adopté une motion allant dans ce sens. Il refuse aussi la volonté populaire qui a signé une pétition munie de plus de 4000 signatures allant dans la même direction que la motion.»

Symboliquement, les parlementaires ont reçu

des bombes en chocolat pour montrer que le gouvernement en a posé une à retardement sociale et économique. A moins qu'elle ne devienne politique pour le ministre des Transports... Personne dans le Jura ne perd de vue les élections cantonales de l'automne prochain, quelques mois après la décision sur l'octroi de la concession.

Loin de ces considérations politiques, c'est bien la peur et l'incertitude qui règnent aujourd'hui pour près de 180 conducteurs et conductrices dont l'avenir et celui de leur famille est mis en danger par le jeu indigeste de la concurrence.

Pétition de soutien à signer en ligne:  
[sev-online.ch/fr/solidarite](http://sev-online.ch/fr/solidarite)

### Les promesses de David Eray

La séance du parlement a tenu toutes ses promesses. Le ministre des Transports David Eray, tel un animal blessé, a attaqué les syndicats leur prêtant des velléités de désinformation. Il a aussi tenté de convaincre l'auditoire que le Gouvernement ne pouvait pas contraindre les soumissionnaires à signer des CCT et que l'appel d'offres respectait la volonté du Parlement puisque les usages de la branche dans la région sont mentionnés. Il n'a toutefois pas levé les doutes qui habitent le personnel actuel des CJ et CarPostal quant à leurs futures conditions de travail et salariales, se bornant à rappeler qu'il n'incombe pas au Canton de fixer les salaires des entreprises.

Il a affirmé en réponse à une interpellation du socialiste Nicolas Maître que «les salaires des conducteurs ne vont pas diminuer à 58 300 francs. Les revenus des chauffeurs ne vont pas diminuer ni à la reprise des lignes par un ou deux éventuels nouveaux prestataires ni l'année suivante. Il a néanmoins rappelé que «l'appel d'offres permettra de diminuer les coûts à la charge des collectivités publiques et d'instaurer davantage de transparence».

Il a tenté de rassurer les chauffeurs quant à leur avenir et a même affirmé que cette mise au concours allait créer des emplois... Il a aussi évoqué le

poids du prix dans l'adjudication des lignes. «Il est de 45%. Certains commanditaires le fixe à 50%, voire à 55%. Nous avons fait preuve de mesure», s'est-il félicité. L'OFT recommande 40%...

Notre collègue Vincent Hennin, du même parti que le ministre, mais pas sur la même longueur d'ondes, n'a pas manqué de rappeler un point essentiel: «Le guide de l'OFT mis à disposition de la Confédération et des cantons et conçu comme aide aux commanditaires est clair. Il préconise de faire référence aux CCT existantes.» Or l'appel d'offres ne mentionne pas les CCT CJ et CarPostal.

«Quand bien même l'OFT a avalisé les documents de soumissions publiés, pourquoi diable le Gouvernement n'a-t-il pas suivi les recommandations contenues dans le guide?», a-t-il questionné. «Je vais donner un exemple. Un chauffeur employé par une des deux entreprises actuelles pourrait voir son salaire passer de 6000 francs à 4500 francs en 12 mois! Le Gouvernement avait assuré en 2017 que le but n'était pas de réaliser des économies. Nous pouvons affirmer aujourd'hui que des économies seront réalisées sur le dos des employés.»

Une motion de Nicolas Maître déposée mercredi demande que les syndicats soient consultés durant l'appel d'offres. A voir si elle sera adoptée.

CHRISTIAN FANKHAUSER répond

# Fin capitale pour la double peine

**Le SEV et la VPT ont remis 4433 signatures contre la double peine des conducteurs et conductrices. C'était en juillet 2017. Où en est le dossier?**

Ce dossier est peut-être à bout touchant sur le plan législatif. Le 5 décembre, le Conseil des Etats se penchera en effet sur la motion de notre secrétaire syndicale et conseillère nationale Edith Graf-Litscher. La motion va dans le même sens que la pétition de la VPT déposée au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) avec près de 4500 signatures. La motion demande de différencier les retraits de permis sanctionnant les conducteurs professionnels selon qu'ils touchent le domaine privé ou le domaine professionnel.

Certains craignent qu'une modification de la Loi sur la circulation routière puisse aboutir à des peines trop douces prononcées pour des délits graves. Mais ce n'est pas le but. Il ne s'agit pas de protéger les chauffards ou les

personnes qui conduisent en état d'ébriété. Il s'agit surtout d'éviter aux conductrices et conducteurs de bus une double peine en cas de faute légère.

L'enjeu est de taille puisque pour les conducteurs professionnels sanctionnés de retrait de permis dans le privé, le risque de perdre leur job est bien réel. Surtout dans les petites entreprises qui n'ont pas une taille suffisante pour proposer d'autres tâches.

Les chances de voir la motion être adoptée par le Conseil des Etats est bien réelle. Tout d'abord parce que le National l'a déjà acceptée. Et d'autre part parce que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats propose justement au plénum de l'approuver. Et elle le fait de manière claire puisqu'elle s'y est dite favorable par 8 voix contre 3.

Tu veux poser une question à Christian Fankhauser ou à un autre membre de la direction? Ecris-nous à [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

## ACTION AUX CFF

# Une centaine d'employés devant le siège des CFF



Mani Schaffer a pris la parole puis remis un sabot d'arrêt à la direction des CFF devant une centaine de collègues.

Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**Les réorganisations qui nuisent à l'exploitation des CFF doivent être mises en veille. Telle est la demande principale du personnel des CFF. Une centaine d'entre eux, membre du SEV ont remis symboliquement un sabot d'arrêt à la direction de l'entreprise lundi en fin d'après-midi. Ils ont déployé une banderole claire: «Faites enfin votre travail – laissez-nous faire le nôtre!». Et pour le réaliser, ils demandent que la direction les écoute sérieusement et engage suffisamment de personnel pour garantir la qualité et la sécurité des prestations, à un prix abordable.**

La direction des CFF doit parvenir à retrouver la confiance du personnel. Celle-ci n'a fait que baisser depuis 2014 et les chiffres publiés il y a une dizaine de jours le montrent encore : la confiance en la direction a encore baissé d'un point à 46 points (52 points en 2014). «Le personnel des CFF est attaché à son entreprise et il veut être écouté par sa direction, insiste Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV. Une cen-

taine de personnes sont donc venues au siège de l'entreprise pour remettre un sabot d'arrêt à la direction. C'est un symbole fort car les réorganisations se succèdent à un rythme incessant. Les employés demandent aujourd'hui un moratoire sur les réorganisations qui mettent en danger la qualité de l'exploitation.»

Le personnel connaît le rail sur le bout des doigts. Il souhaite donc être consulté et écouté afin que les prestations des CFF soient à nouveau à un haut niveau de qualité et que la sécurité de l'exploitation soit garantie comme l'exige un service public digne de ce nom. «Or, en raison des trop nombreux programmes d'économies, la qualité des services a diminué ces dernières années. La satisfaction des usagers est en baisse. Pour améliorer la qualité, les CFF doivent engager du personnel dans tous les secteurs», souligne Barbara Spalinger.

Devant le siège des CFF, des collègues ont pris la parole. Ainsi, Jordi D'Alessandro, président de la ZPV Fribourg a plaidé: «Si on veut encore trouver de la relève chez les agents de train, mais aussi aux CFF en général, nous avons besoin d'une valorisation de nos métiers. Comme agent de train, j'ai des horaires irréguliers comme nombre de mes collègues de l'en-

treprise. Ca veut dire des Noëls sans famille et des samedis sans amis. Pas besoin d'avoir encore un employeur sans soutien! Chez les agents de train, on demande le double accompagnement sur les grandes lignes. On ne nous écoute pas!» Il a rappelé que le personnel donne tout pour l'entreprise: «Nous connaissons le terrain! Les besoins des usagers que l'on voit chaque jour, on connaît! Si vous voulez réformer les chemins de fer, faites-le avec nous, pas sans nous. Pour éviter que ça parte à la casse donnez la voix à la base.»

De son côté, Hans-Ueli Keller de la sous-fédération des travaux a enfoncé le clou. «Il n'est pas toujours nécessaire de réinventer la roue. On peut aussi construire des choses en s'appuyant sur ce qui fonctionne.»

Le sabot d'arrêt a été remis au CEO Andreas Meyer par Mani Schaffer, président de la section d'AS Berne. La direction a assuré vouloir faire confiance au personnel. A voir dans les actes.

Plus de photos sur [sev-online.ch](http://sev-online.ch) et notre vidéo sur notre page FB.



Les résultats de la motivation du personnel CFF sont contrastés. Comme éléments réjouissants notons que la participation a progressé de 2% et atteint 72%. Mais surtout, **la motivation du personnel**, qui est l'un des neuf objectifs du groupe, est restée stable à 73 points. Elle inclut la fidélité à l'entreprise, l'engagement pour les CFF, la satisfaction au travail et la contribution personnelle à l'atteinte des objectifs de l'entreprise. La satisfaction du personnel s'établit à 66 points, comme en 2018. L'engagement personnel (82 points, stable), la satisfaction au travail (76 points, +1) et la contribution à l'atteinte des objectifs du groupe (78 points, stable) ont obtenu une note particulièrement élevée.

Par contre, les résultats de l'enquête sur la motivation du personnel CFF montre une nouvelle fois que **la confiance envers la Direction du groupe reste à un bas niveau** (46 points). Il a baissé d'un point par rapport au précédent sondage. Il y a cinq ans ce score était encore de 52 points. Tout va bien docteur?

## RADIO LISA

# SEV et RPV disent stop!

Communiqué de presse RPV / Fi  
markus.fischer@sev-online.ch

**La commission centrale de la sous-fédération SEV du personnel de la manœuvre (RPV) exige de la direction CFF qu'elle stoppe immédiatement l'utilisation de la radio Lisa, à cause des lacunes de cet appareil qui mettent en péril la sécurité. Si ils comprennent, les responsables ne voulaient pas retirer immédiatement Lisa au moment où nous avons bouclé le journal.**

Depuis plusieurs années, la radio Lisa est en phase de test dans le domaine de la manœuvre aux CFF, ou plutôt elle est utilisée depuis 2015 déjà. Lisa signifie «Light and Integrated Shunting Accessory» (*shunt* = manœuvre). Il s'agit en fait d'un appareil mobile pour la communication numérique dans la manœuvre qui doit remplacer l'appareil utilisé jusque là, le SE-160.

Grâce à Lisa, il est également possible de demander des itinéraires de manœuvre sans

communication orale. Lisa est (soi-disant) résistante aux coups et à l'eau, et il est possible de l'utiliser aussi avec des gants.

Pourtant, à ce jour, il y a souvent des coupures de liaison qui amènent des irrégularités et des risques d'accident, voire même de réels accidents. S'il n'y a pas eu de blessés graves ni de décès relève du pur hasard. Ainsi, en octobre à la gare de Buchs (SG), une coupure de liaison a abouti à une prise en écharpe qui a engendré de graves dommages. La cause de la coupure de liaison était apparemment une mise à jour automatique sur un appareil.

Au vu de cette situation, la commission centrale RPV a décidé le 18 novembre de dire clairement et publiquement stop aux responsables des CFF: «Nous exigeons de suspendre sans délai l'utilisation de la radio Lisa jusqu'à ce que tous les risques en lien avec la sécurité soient écartés», résume le président central RPV Hanspeter Eggenberger. La revendication de la RPV est soutenue par la sous-fédération TS où des gens de la manœuvre sont également orga-



Lisa préoccupe: jusqu'à ce jour des coupures de liaison amènent des situations dangereuses.

nisés, ainsi que par la direction du SEV.

La direction Cargo avait ordonné le 30 octobre 2017 déjà, après un incident à Rümlang, une interdiction générale d'utiliser la radio Lisa mais cette interdiction a été levée au 1er février 2018. Or les problèmes subsistent. Le personnel ne peut continuer à travailler avec cette radio.

### Le personnel n'est pas responsable

Les coupures de liaison sont bien réelles. La consigne de procéder conformément aux prescriptions sur la circulation des trains (PCT) en cas de coupure de liaison revient à rejeter la responsabilité sur les seules épaules du chef de manœuvre ou du personnel des locs.

S'il devait y avoir un autre accident avec la radio Lisa avec des dégâts corporels, la CoCentr RPV retire toute responsabilité de l'ensemble des collègues qui doivent travailler avec cet appareil. «La responsabilité incomberait à 100% à la direction», écrit la CoCentr RPV dans son rapport de séance. Elle prévient tout le personnel concerné: «Chères et chers collègues,

soyez extrêmement prudents lorsque vous effectuez votre travail au quotidien, car il se pourrait que la radio tombe en panne, vous qui travaillez chaque jour avec cet appareil, qui a été mis à disposition par l'entreprise en sachant pertinemment qu'il ne correspond pas aux normes de sécurité!»

### Les responsables sont-ils prêts à assumer d'autres accidents?

La direction de la production à CFF Cargo a écrit dans sa newsletter du 5 novembre sur radio Lisa: «Nous connaissons les difficultés actuelles, les risques d'accidents et malheureusement aussi les accidents.» Les responsables sont conscients des problèmes mais malgré tout, ils prennent le risque de provoquer d'autres accidents à cause de la radio Lisa. Les risques existent même si la direction de la production de CFF Cargo écrit qu'elle examine des «mesures urgentes». C'est pourquoi la RPV exige une suspension immédiate de la radio Lisa, même s'il n'est pas simple de trouver des alternatives.

## COMITÉ SEV

# Des points pour les bons recruteurs

Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Le recrutement de nouveaux et nouvelles membres sera renforcé l'année prochaine au SEV. C'est le thème principal abordé lors du comité SEV du 22 novembre.**

Le principe «Les membres recrutent les membres» reste d'actualité et les sections et les sous-fédérations poursuivent leur travail de recrutement de milice. «Ce qui change c'est que l'appareil professionnel se restructure en définissant quatre régions (Ouest, Centre, Est, Tessin) dans lesquels un responsable du recrutement est choisi par les secrétariats régionaux. Les actions de recrutement sont défi-

nies par régions, ce qui n'exclut pas les actions nationales à l'instar de ce qui a été fait l'an dernier pour la CCT CFF, évoque le secrétaire syndical Toni Feuz qui sera responsable de la région Centre. Les responsables régionaux du recrutement se chargeront notamment de la coordination des actions avec les sections concernées.»

Cette réforme est le fruit d'une réflexion après une année 2019 où deux journées nationales de recrutement ont été mises sur pied avec un résultat mitigé eu égard aux moyens mobilisés. «L'objectif reste le même: tenter d'augmenter le nombre de nouveaux membres et rajeunir les effectifs du SEV, rappelle le président Giorgio Tuti. Le renforcement des actions de recrutement par région est pertinent car

cette proximité régionale permet d'adapter les actions aux actualités syndicales.» Dès 2020, une campagne doit permettre de valoriser ceux qui recrutent plusieurs membres par année. Durant les années 2016 à 2018, le SEV en a compté 76 personnes qui ont recruté au moins deux membres. Le but est de faire passer ce nombre à 90 en 2020. «Pour y parvenir, l'idée est d'accorder des points pour chaque nouveau membre recruté! Ensuite, en fonction du nombre de points, l'excellent-e recruteur-recruteuse pourra choisir un cadeau dont des vestes softshell SEV, des Smartbox, des chèques Reka et d'autres primes qui restent à définir», explique Xenja Widmer, qui reprend la responsabilité générale du recrutement dès le 1er janvier 2020. Cette campagne sera analysée une première fois au printemps 2021 et durera trois ans en tout. Au printemps 2024, un bilan final sera dressé.

### Touche pas à mes FVP

Sur le front des autres actualités, signalons notamment que les FVP étaient bien sûr au centre des discussions du comité. La colère du personnel de toutes les entreprises est bien palpable. Le SEV va réagir à différents niveaux pour maintenir les FVP qui ne sont ni un cadeau ni un privilège.

Enfin, le comité s'est aussi penché sur le compromis trouvé entre l'USS, Travail.Suisse et l'Union patronale portant sur le 2e pilier. Il prévoit différentes mesures pour stabiliser les rentes, voire les améliorer pour les bas revenus. Il s'agissait là d'une première discussion qui en appellera d'autres. La balle est dans le camp du Conseil fédéral avant qu'un processus législatif ne soit lancé.

## CCT GEST

# Augmentation de 2% sans contre-partie

**Yves Sancey** Le SEV, relayant les décisions des assemblées, a refusé toute péjoration de la CCT GEST. Cette détermination et la solidarité des employés a amené le GEST, Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG, à augmenter les salaires de 2% dès le 1.1.2020. Une victoire d'étape pour le personnel.

La longue négociation pour l'amélioration de la CCT ne s'est pas encore terminée, puisque l'assemblée d'octobre a mandaté le SEV et les délégués pour poursuivre les négociations avec le GEST. Pourtant cette difficile année de mobilisation n'aura pas été vaine.

En effet, le président du GEST a informé le SEV, par courriel, le 28 novembre que «les entreprises du GEST ont décidé d'accorder une augmentation de salaire de 2% à

l'ensemble de leurs employés à compter du 1er janvier 2020». Une nouvelle dont nous nous félicitons puisque cela signifie que les entreprises ont compris que la revalorisation salariale était cruciale pour les employés.

Nous sommes encore bien loin de la revendication d'une échelle de salaire qui prenne en compte l'ancienneté de manière graduelle. Pourtant, compte tenu de l'augmentation du coût de la vie et de l'intensité du travail, il s'agit d'une reconnaissance inhabituelle de la part des entreprises sous-traitantes des TPG. Ce que nous saluons.

La CCT restera inchangée en 2020. L'ancienneté sera toujours valorisée de 100 fr. tous les 5 ans, l'amplitude maximum demeure de 13 heures, les heures de nuits sont bonifiées en temps.



Détermination et solidarité des chauffeurs: +2% pour les salaires en janvier.

## CFF INFRASTRUCTURE MAINTENANCE

# Réorganisation NORS freinée grâce au SEV

Markus Fischer et Urs Huber  
urs.huber@sev-online.ch

**La revendication du SEV: on ne peut pas continuer ainsi avec NORS, le «Nouveau modèle d'organisation de la région sud» à CFF Infrastructure Maintenance! Après que le SEV eut indiqué au chef de la division Infra Jacques Boschung les énormes problèmes que le projet pilote amène au niveau de l'organisation et du personnel, pour lui également la chose est claire: il n'est pas possible de continuer sur cette lancée!**

Tous les jours c'est le chaos sur les chantiers et pour la répartition du personnel. Il y a constamment des changements à court terme dans les engagements. Et encore et toujours des tâches dans le vide. Les choses ne s'améliorent pas. Ce sont les conséquences du projet pilote NORS qui a débuté le 1er janvier 2019, malgré les réticences du SEV.

Déjà vers la fin de l'été 2018, lors de la présentation du projet NORS par les CFF aux partenaires sociaux, le SEV était extrêmement sceptique et a fait toute une liste de questions et de problèmes auxquels il n'a pas reçu beaucoup de réponses satisfaisantes. Il a fait part de ses doutes en septembre 2018 dans un SEV-Info intitulée «NORS: un projet pilote avec beaucoup d'interrogations». Il craignait en particulier l'anéantissement des structures actuelles des teams. Le SEV a alors insisté sur le fait que le projet pilote n'était pas une duperie mais qu'il devait être suspendu ou corrigé.

En avril 2019, le journal SEV publiait un article qui clamait: «Faux départ pour NORS». Le SEV a alors réussi à obtenir qu'aucune autre région ne soit concernée par le projet avant 2021. Il y a eu de premières corrections, mais la grande question était toujours: est-il possible d'améliorer NORS afin que le personnel puisse de nouveau travailler correctement? «Après 11 mois avec NORS nous constatons que le chaos reste au programme», dénonce le secrétaire syndical Urs Huber qui dirige le team CFF Infrastructure au SEV, et qui a suivi le projet NORS d'un oeil attentif et critique dès le début. «Dans la répartition et les bureaux, le personnel est tout le temps sous pression et dehors, les collègues se désespèrent ou se résignent face au chaos. NORS présente clairement une erreur de conception.»



Le SEV a signifié aux CFF le destin de NORS.

## NORS est un virus

Le SEV a réussi à présenter toute l'ampleur du problème à la direction de la division au moyen d'innombrables exemples et à démontrer que ce projet fonctionne actuellement encore beaucoup trop mal. A la fin novembre, le SEV en a résumé les lacunes dans un SEV-Info:

- Pour la région sud, le SEV exige des corrections massives. En particulier les teams doivent de nouveau fonctionner selon les anciennes bases.
- La répartition et la planification doivent être

stabilisées et refonctionner sur le long terme.

- Aux postes charnières, il faut absolument avoir des gens qui connaissent la matière.
- Aux fonctions-clé dans tous les domaines, il est impératif de maintenir le personnel existant et expérimenté.

«Les responsables doivent cesser de lancer de la poudre aux yeux», souligne Urs Huber. «Pour sortir de cette pagaille qu'est NORS, il faut avoir les bonnes personnes aux bons endroits. Occupez-vous des gens au lieu de vous occuper des processus!»

## NORS reste un essai pour l'instant

Urs Huber se réjouit que NORS, contrairement à ce qui était planifié par les responsables, ne soit pas véritablement introduit mais qu'il continue en tant que simple projet pilote. «Cela veut dire clairement que NORS ne peut pas être introduit ni poursuivi sous cette forme. Nous remercions le chef de la division Infrastructure pour avoir écouté avec bienveillance le SEV et les collègues, et pour avoir ensuite agi!» déclare Urs Huber, et d'ajouter: «Nous allons continuer d'accompagner et d'observer le projet NORS qui représente une grande charge pour tous. Et nous restons très sceptiques quant au potentiel de bon fonctionnement de NORS.»

## NORS est chaotique et doit être examiné radicalement

Urs Huber Le projet NORS à la Maintenance des CFF est difficile à supporter pour toutes les personnes touchées. Beaucoup de collaboratrices et collaborateurs de tous les domaines et tous les niveaux perdent espoir ou se résignent. Ce n'est pas acceptable de travailler dans ces conditions. Bien sûr, il s'agit d'un projet pilote. Mais s'il n'est pas possible de faire des progrès valables durant onze mois de chaos, peut-être faut-il mettre à pied le pilote? Mieux vaut un atterrissage en catastrophe qu'un avion qui s'écrase! Pour le SEV, les points suivants sont importants:

- Le projet NORS est un virus extrêmement dommageable qui ne doit pas contaminer d'autres régions.
- NORS doit rester un projet pilote. Mais dans l'immédiat cela n'apporte aucune amélioration concrète dans la région sud. Pour le SEV, il est clair qu'il faut pouvoir compter sur des structures de teams solides, et que les connaissances techniques sont plus importantes que les outils électroniques car il ne sert à rien d'avoir les outils si on ne connaît pas le métier. Il faut donc maintenir le savoir-faire à tout prix!
- Et il ne faut pas oublier: une solution spécifique et valable est nécessaire pour les problèmes provoqués par une région bilingue.

Il faut agir vite! Le projet NORS en soi ne nous intéresse pas, ce qui nous intéresse c'est le bien-être et l'avenir du personnel, et donc aussi de l'organisation.



CCT SWISSPORT

## La direction quitte la table des négociations

**SEV** La dernière séance de négociations CCT, qui avait lieu le lundi 2 décembre, s'est terminée par un coup de théâtre! La direction de Swissport a quitté la table, laissant la délégation syndicale en plan. La communication de la direction qui a suivi ne reflète pas la réalité, sème la confusion et laisse entendre que la délégation syndicale est responsable du blocage.

Pourtant, voyant les discussions s'enliser, la délégation syndicale avait proposé de saisir la Chambre des relations collectives de travail (CRCT) conjointement avec la direction, dispositif gratuit et prévu par la CCT. Elle a également proposé de maintenir la CCT pendant trois mois pour laisser le temps de rediscuter. Elle a même proposé de faire une Assemblée générale com-

mune avec la direction pour que chacune des parties puisse expliquer son point de vue aux employé-e-s de Swissport.

La direction est restée inflexible. Elle ne veut pas d'une saisie de la CRCT mais propose une conciliation avec un médiateur privé et payé par les parties. La direction préfère donc payer un médiateur plutôt que de revaloriser les salaires. Elle n'a d'ailleurs jamais voulu entendre parler d'une revalorisation salariale dans la CCT et maintient sa position de la reconduire pour trois ans avec quelques modifications mineures. Malgré les arguments de la délégation syndicale sur les difficultés financières auxquelles font face les employé-e-s de Swissport, telles que la hausse des primes maladie, des loyers, du parking de l'aéroport et l'augmentation de la charge de travail. Pourtant, non seulement les résultats annoncés par Swissport International en septem-

bre sont bons, mais ils vont encore s'améliorer dès 2020 avec la baisse du taux d'imposition des entreprises suisses suite à la réforme RFFA.

Autre point d'insatisfaction, la direction de Swissport n'a jamais daigné entrer en détail sur le cahier de revendications syndical, prétextant qu'il était trop cher et donnant le sentiment à la délégation syndicale que les négociations n'ont jamais véritablement commencé.

A ce stade, la délégation syndicale va suivre le mandat de l'Assemblée générale et saisir seule la CRCT, avec l'espoir d'être enfin entendue. Cela signifie qu'il y aura un vide conventionnel dès le 1er janvier 2020. Il est dès lors important que le personnel se montre solidaire et reste mobilisé.

**Pour répondre à toutes vos questions, une permanence syndicale sera ouverte le mardi 10 décembre de 7h à 17h à la salle de presse de l'aéroport. On vous y attend tous!**



100 ANS

# La Jeunesse fait fort

Markus Fischer et Vivian Bologna  
journal@sev-online.ch

**Cette année de centenaire du SEV s'est terminée en beauté samedi 30 novembre 2019, soit 100 ans jour pour jour après la fondation de notre syndicat. Un événement placé sous le signe de l'avenir et donc en toute logique organisé par la Jeunesse SEV.**

L'ambiance était à la détente au Bierhübli de Berne où quelque 250 personnes se sont réunies dans ce lieu de la vie nocturne de la capitale pour jeter un regard vers le futur de la mobilité, mais aussi du syndicalisme.

Un podium a été mis sur pied. Sous la direction de la journaliste Gisela Feuz, l'ingénieur des transports Stefan Karch, consultant indépendant sur les systèmes ferroviaires et ancien chef de la Technique de la flotte de la division Voyageurs des CFF, Leonie Nägler, sociologue et membre des Jeunes Verts, ainsi que Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV, ont discuté de la mobilité dans 20 ans.

Tout le monde était d'accord pour dire que la digitalisation, la mise en réseau et l'automatisation sont en progression sur le rail comme sur la route. Selon Stefan Karch, il faudra toutefois attendre encore une quarantaine d'années avant de voir des voitu-

res pouvant se passer complètement de chauffeur. «Cela permettra aux transports publics d'introduire des véhicules plus petits.» Pour Daniela Lehmann «la limite entre les transports publics et les véhicules motorisés individuels s'estompe de plus en plus. Les voitures seront utilisées en commun et la possession d'un véhicule privé sera remis en question.» La mise en réseau permettra de donner le jour à une centrale qui organisera à l'avenir les transports de voyageurs de porte à porte en utilisant tous les moyens et les prestataires de transport. «Et cette même centrale organisera les dépannages», a précisé Stefan Karch. «Grâce à cela nous n'aurons plus besoin d'horaires.» Et pour la protection des données, «il faudra faire une claire distinction entre les voyageurs et les moyens de transport.»

Pour la protection du climat, les experts se sont également accordés sur la nécessité d'abandonner les véhicules qui utilisent les énergies fossiles pour passer aux énergies renouvelables (décarbonisation). Ils sont conscients que les véhicules sur rail utilisent moins d'énergie que les véhicules sur route et que les passagers y occupent moins de place que dans un véhicule privé. Et que la voiture devient complètement inutile dans les centres urbains. «Dans les régions périphériques la voiture reste néanmoins nécessaire car pour aller à la campagne



Renato Kaiser a envoûté la salle avec son humour.



Accueil d'époque à l'entrée du Bierhübli.



Podium de discussion avec Stefan Karch, Leonie Nägler, Daniela Lehmann, animé par Gisela Feuz.



Le succès du photo-maton ne se discute pas, tant dans le bus qu'au Bierhübli.



Happy Birthday!

depuis la ville, c'est souvent difficile», a souligné Leonie Nägler. «Où s'arrête la campagne?», a rétorqué Stefan Karch. «Lorsque l'on parle de véhicule privé, soudain tout le monde habite à la campagne. Les jours ouvrables, aujourd'hui ce sont 250 000 voitures qui se rendent chaque jour à Zurich: est-ce que tout le monde doit vraiment aller en ville avec sa voiture?»

Des transports publics gratuits? Tous se sont montrés sceptiques. «Si les 5,8 milliards de francs par an actuels versés par les voyageurs aux TP suisses devaient disparaître, cela occasionnerait encore plus d'économies, aussi pour le personnel, dont les coûts représentent une grande partie des frais des TP, a relevé Daniela Lehmann. Je ne suis pas sûre que ce soit un bon signal car la mobilité doit être limitée pour pouvoir préserver les ressources et l'environnement.»

Leonie Nägler d'acquiescer: «Nous devons apprendre à devenir moins mobiles et cela ne peut pas se faire sans hausse des prix.» Toutefois une mobilité durable doit aussi être sociale et ne pas représenter un obstacle pour les personnes âgées ou handicapées. C'est pourquoi malgré la digitalisation, nous aurons encore besoin de personnel dans les trains et les gares, car «nous ne pourrions pas tout régler seulement par une centrale, a-t-elle ajouté. Et il est nécessaire d'avoir de bonnes conditions de travail pour tous

dans la branche de la mobilité.» Daniela Lehmann a renchéri, citant quelques mauvais exemples: les chauffeurs pseudo-indépendants d'Uber ou «les personnes qui récupèrent les trottinettes électroniques le soir».

Les entreprises de transport doivent aussi réfléchir à la manière dont elles veulent développer leurs professions et soutenir leur personnel dans l'acquisition des compétences nécessaires, au lieu de se séparer de certaines personnes pour en engager d'autres. «Pour celles et ceux qui ne sont pas nés avec la digitalisation – espérons qu'il s'agisse d'une minorité – il faut trouver des solutions à l'intérieur de l'entreprise.» Le SEV aura toujours bien assez de travail et doit trouver le moyen de se rapprocher des travailleurs et travailleuses et malgré les nouvelles méthodes de travail telles que le télétravail.

#### De l'humour et des discours

Placée sous le signe de la Jeunesse, la soirée a été animée avec précision et humour par la secrétaire syndicale en charge de la Jeunesse Xenja Widmer et Mélissa Farine, membre de la Commission des jeunes. Et en guise d'humour bien senti, le slammeur Renato Kaiser a réalisé une prestation de haut vol. Il a envoûté la salle, aussi en français, de sa poésie. Jouant des mots, il a évoqué la beauté des sonorités françaises ou les petites histoires de voya-

ges en train. On lui avait demandé d'imaginer la mobilité en 2040. Résultat: il rêve d'un trajet où les arrêts sur demande (surtout pas à Uttwil) disparaissent au profit d'une éjection du train par capsule. Il rêve aussi de trains non pas avec moins d'agents de train mais bien avec un agent de train par passager! Tonnerre d'applaudissements en terrain conquis.

Cette dernière soirée fut aussi celle du secrétaire syndical Martin Allemann qui a présidé le comité d'organisation qu'il a remercié chaleureusement. «Je suis heureux du résultat des festivités de cette année qu'on voulait dédiées à nos membres!» Du lancement de la locomotive des 100 ans sur le réseau le 2 février à cette soirée finale, il a relevé la soirée de gala du 3 juin «qui restera dans les mémoires organisée à merveille par Daniela Lehmann». Il a aussi souligné le succès de la tournée du bus et du travail impeccable dans ce dossier de Chantal Fischer qui a coordonné la réalisation de l'exposition. «Mais ce succès on le doit bien sûr aux sections qui ont été au top pour ces événements, à Peter Käppler qui a géré les conducteurs du bus et à René Schnegg qui a trouvé des solutions lorsqu'il y a eu des problèmes.» Il a conclu en remerciant l'équipe de communication pour l'écho médiatique.

De son côté, le président Giorgio Tuti lui a rendu hommage: «Martin a

présidé ce groupe. Il me tient à cœur de le remercier pour cette tâche. Il a travaillé plus de 30 ans au SEV. Son savoir-faire a pu être assuré pour la suite mais il nous conseillera encore sur les FVP et la LDT. Plus de 30 ans de secrétaire syndical, ce n'est pas rien! Je le connais depuis un certain temps, comme chaque secrétaire il a des points forts et parmi ceux-là, je tiens à souligner qu'il ne revient de négociations que s'il a de bons résultats. Il est dur en négociations. Là où il est moins fort, c'est lorsqu'il s'agit de parler doucement. On l'entend à travers les murs, a-t-il plaisanté. Mais cela nous a aidés dans les négociations. Martin, merci pour le job effectué pour nos membres. Merci d'avoir conduit ce comité des 100 ans de manière compétente!» Et pour clore, Martin Allemann a réaffirmé ce credo: «Un secrétaire syndical sans les membres ne peut rien faire. Continuez de prendre soin de ce SEV!»

Deux jeunes, Laura Furrer et Jordi D'Alessandro, ont pris la parole. «Nous avons tous contribué, plus ou moins longtemps, aux 100 ans d'histoire du SEV. 40000 membres, huit sous-fédérations, trois commissions, mais un seul syndicat. Grâce à vos efforts nous tiendrons encore 100 ans!, a souligné Jordi. Nous nous engageons pour faire perdurer cet esprit de camaraderie, d'entraide et de lutte sociale.» De son côté Laura Furrer a

rappelé que le SEV est né lorsqu'il était inimaginable qu'un demi-million de femmes et d'hommes solidaires descendent dans la rue pour l'égalité le 14 juin 2019. «Nous vivons dans un pays où il y a 100 ans les femmes n'avaient pas le droit de vote et ne l'ont obtenu que 40 ans plus tard dans les cantons de Vaud et Neuchâtel et 71 ans après à Rhodes Intérieures sur décision du Tribunal fédéral.» Elle a aussi rendu hommage à la première garde-barrière Lina Mühlheim élue en 1955 au comité fédératif du SEV et à Hélène Weber qui fut la première secrétaire syndicale au SEV en 1991.

Des photos sur notre page FB [verkehrsgewerkschaft](https://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft) et sur [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

En conclusion, Giorgio Tuti a remercié tous ceux qui se sont engagés cette année. Standing ovation! «Mais il n'y a pas eu que des beaux moments. Il faut rappeler le décès tragique de notre collègue agent de train à Baden et la capacité de nos membres à néanmoins organiser la venue du bus à Zurich avec la nécessaire sensibilité.»

Et comme lors de tout anniversaire, un gâteau a été offert aux participants. «Mais ce n'est pas à moi de le couper, a relevé Giorgio Tuti. C'est à la jeunesse que je transmets ce couteau!». Xenja Widmer a donc tenu le couteau par le manche.



Giorgio Tuti a remercié Martin Allemann d'avoir présidé le comité d'organisation des 100 ans et d'avoir été secrétaire syndical plus de 30 ans.



Les animatrices Xenja Widmer et Mélissa Farine.



L'avenir c'est eux!

## MOURIR À CAUSE DE L'AMIANTE

# «Mon cœur pèse 21 grammes de plus, les tiens»



Françoise Gehring  
francoise.gehring@sev-online.ch

**Ce livre parle de douleur, de séparation. Il parle d'amour et de relation mais également d'indignation. L'auteure Corinne Amrein Negri a accompagné son père durant ses derniers mois dans ce monde. Il est décédé des suites du mésothéliome pleural. Bruno n'a travaillé que quinze jours au contact de l'amiante, cela a suffi pour sceller son destin.**

«L'automne commence demain, c'est un cycle qui se termine. Ton père a passé un bel été et toi aussi, avec lui. Même s'il a été rude, vous l'avez vécu ensemble.» Ce sont les paroles qui attirent le regard sur la couverture du livre intitulé «Surreale», un témoignage qui nous touche au plus profond. Cette histoire ne suscite pas juste l'émotion, c'est plutôt de l'indignation que l'on ressent, car mourir à cause du travail, c'est inacceptable! La date du diagnostique: le 13 mai 2015. La date du décès: le 25 septembre

## «Surreale»

Le livre «Surreale» est imprimé par Progetto stampa à Chiasso. Ce sont 123 pages en italien qui se lisent d'une traite et qui laissent le cœur en émoi. Le produit intégral de la vente - CHF 20 - est remis par l'auteure à la fondation Hospice Ticino et à l'association Alcase Ticino. Corinne Amrein Negri, 1974, est opératrice et éducatrice sociale. Elle vit avec sa famille à Brusino Arsizio.

2015. Tout juste un été pour se préparer à quitter ce monde, accompagné par sa fille. Et voici la dédicace: «25 septembre 2015, mon cœur pèse 21 grammes de plus, ce sont les tiens.»

**Corinne, qu'est-ce qui t'a poussée à écrire ce livre?**

J'ai décidé d'écrire ce livre dans le but de partager mon expérience, et pour donner du courage à celles et ceux qui se trouvent ou se sont trouvés dans la même situation. Je suis consciente que chaque histoire et chaque douleur est unique et personnelle, mais il y a des éléments qui peuvent se recouper. Durant l'été 2015 lorsque j'ai pris soin de mon père durant ses derniers mois parmi nous, à certains moments je me suis sentie perdue, et seule.

**Comment as-tu vécu l'accompagnement de ton père frappé par le mésothéliome? Est-ce que vous parliez de la maladie et du cruel destin qui l'attendait?**

C'est difficile de dire comment j'ai vécu cet accompagnement. J'ai été submergée par toutes sortes d'émotions: la peur, l'anxiété, l'angoisse, l'ignorance de ce qui nous attendait et de ce qu'il fallait faire dans cette situation. J'essayais de me préparer à son départ mais je me rendais compte que j'étais tout sauf prête pour cela. Je me rappelle aussi de ma grande détermination, et de n'avoir prêté aucune attention à la fatigue. Et puis j'ai mis mes espérances en veilleuse et je me suis nourrie de résignation. Ce fut un moment-clé, certainement un tournant. J'ai aussi vé-

cu des instants de tendresse et d'affection qui resteront gravés dans mon cœur. Si on me demandait si je le referais, je dirais oui, sans hésiter. Bien sûr que oui! Ce fut une période difficile mais j'ai beaucoup appris. Avec mon père nous ne parlions pas de sa maladie, il refusait d'y penser, peut-être que c'était son unique moyen de défense.

**Mourir à cause du travail: c'est ce qui est arrivé à ton père. Que dire?**

On ne peut pas mourir à cause du travail! Cela ne doit pas arriver dans l'absolu. Dans les années 70 mon père a effectué des travaux avec l'amiante et je pensais qu'on n'avait pas conscience des risques liés à ce matériau. Toutefois déjà bien avant les années 70, il y avait des rapports indiquant le caractère dangereux de l'amiante. Alors où était l'erreur? Dans la désinformation? Ou dans l'insouciance de l'employeur? Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné?

**Est-ce que la maladie professionnelle a été reconnue?**

A ce jour, il n'y a eu aucune reconnaissance. Mais je me rappelle que le médecin qui lui a annoncé le diagnostique lui a dit que ce genre de tumeur était lié au travail qu'il avait effectué.

**Comment t'es venue l'idée du titre SURREALE?**

Je me souviens de l'instant exact où j'ai décidé d'écrire cette histoire, notre histoire. J'étais en train de vivre une situation surréaliste dans une période déjà très difficile. L'idée m'est venue juste à ce moment-là. Je

ne dirais rien de plus, je laisse au lecteur l'opportunité de le découvrir.

**Quelle est ta bataille aujourd'hui?**

A titre personnel, je m'informe des possibilités de demander une indemnisation en tant que famille d'une victime de l'amiante. Au début de cette année, on m'a sollicitée pour devenir la représentante des patients

pour ALCASE Ticino, une association à but non lucratif qui est en train de se constituer en ce moment dans notre canton. ALCASE est une association pour la lutte contre la tumeur du poumon, elle est présente au niveau international. Je suis très sensible à l'argument, étant moi-même touchée de près. J'ai donc accepté avec enthousiasme ce nouveau défi.

## Transparence aux ateliers de Bellinzone

**frg** Les problèmes liés à l'amiante ont soulevé beaucoup d'appréhensions, écorché les sensibilités et parfois même, déclenché la rage. L'émission Patti Chiari (22.11) a fixé les projecteurs sur une réalité que les syndicats, la commission du personnel des ateliers et l'association «Giù le mani» ont immédiatement dénoncée, avant de revendiquer la création d'un groupe de travail tripartite et d'obtenir gain de cause. Le fait que la SUVA et les CFF aient accepté cette revendication est un premier pas important. Mais ce n'est qu'un premier pas. Concrètement, il faudra retrouver toutes les personnes (aussi les apprentis, les intérimaires, les proches) qui ont peut-être déjà eu affaire ou ont été réellement en contact avec l'amiante.

L'émission a mis en évidence, au travers de témoignages très touchants et déterminés des familles des deux victimes de l'amiante aux ateliers de Bellinzone, toute une série de lacunes dénoncées par les deux syndicats: une mauvaise information sur les dangers de l'amiante et les procédures de protection, le manque de prise en charge rigoureuse qui a fait que beaucoup de personnes sont

passées à travers les mailles du filet, un programme de prévention nébuleux pour les personnes qui se sont trouvées exposées. En fait, après que la question de l'amiante a fait du bruit aux ateliers de Bellinzone, 53 personnes se sont annoncées. Malgré qu'elles aient travaillé au contact de l'amiante, elles n'ont jamais été contactées pour se soumettre à un contrôle. Les syndicats ont présenté d'autres revendications: clarifier quelles tâches ont été effectuées durant les dernières années et lesquelles sont encore effectuées aujourd'hui sur les voitures, les wagons et les locomotives qui contiennent de l'amiante, ou d'autres substances nocives et dangereuses; encourager les cours de formation et les mises à jour régulières sur les mesures nécessaires à la protection de la santé des travailleurs, qui est un devoir légal de l'employeur. Les syndicats ont relevé le retard du droit du travail en Suisse car, en comparaison avec d'autres pays, les exigences en matière de protection de la santé sur le lieu de travail n'ont pas encore été totalement intégrées. On ne peut pas et on ne doit pas mourir à cause du travail!

## DÉCISIONS DU TRIBUNALE FÉDÉRAL

# Amiante, victoire partielle

**ats** Le Tribunal fédéral a rendu le 22 novembre deux décisions contrastées sur des actions en indemnisation des proches de victimes de l'amiante. L'un des recours, qui concerne un cheminot du chemin de fer BLS, est partiellement admis et la cause renvoyée à la justice bernoise.

Le premier recours a été déposé par la famille d'un homme employé par le BLS entre 1961 et 1998. Exposé à la poussière d'amiante dans son travail, il est décédé en 2004 d'un cancer de la plèvre, une maladie typique liée à l'amiante. Cette même année, la compagnie ferroviaire a indiqué qu'elle n'invoquerait pas la prescription si les proches déposaient une demande d'indemnisation.

La famille du cheminot a ouvert action contre le BLS en 2010. Elle a été déboutée par la Cour suprême du canton de Berne. Cette dernière a estimé que l'exposition la plus intense à l'amiante s'est déroulée entre 1961 et 1985 et que le délai de prescription à l'amiante a commencé à courir au plus tard dès 1985. Les prétentions de la famille étaient donc déjà prescrites lorsque le BLS a annoncé qu'il renonçait à la prescription.

Saisie, la 1ère Cour de droit civil a partiellement admis le recours et renvoyé l'affaire à la justice bernoise. Elle relève que la responsabilité du BLS est engagée si la compagnie n'a pas pris de mesures de protection des travailleurs lorsque les connaissances commandaient de le faire.

Les juges bernois devront examiner si le BLS a violé son obligation de protection et, le cas échéant, à partir de quand. C'est à partir de cette date que le délai de prescription devra être calculé. Le Tribunal fédéral estime que l'exposition à l'amiante s'est prolongée durant toute la durée des rapports de travail. Par ailleurs, le moment du déclenchement de la maladie ne peut pas être établi. L'introduction de mesures de protection est donc déterminante.

Le second cas concernait un homme qui a habité durant sa jeunesse, de 1961 à 1972, à proximité immédiate de l'usine Eternit de Niederurnen (GL) où l'amiante était transformé. A ce titre, il a été fréquemment en contact avec cette

fibres minérales. Il est décédé en 2006 d'un cancer de la plèvre diagnostiqué deux ans auparavant.

Ses héritiers ont intenté en 2009 une action visant Eternit Schweiz AG, ses deux propriétaires Stephan et Thomas Schmidheiny ainsi que les CFF. En effet, la victime aurait été aussi exposée à l'amiante en observant le déchargement des sacs à la gare. Le Tribunal cantonal de Glaris a rejeté leur demande d'indemnisation en 2012. Dans sa seconde décision, le Tribunal fédéral (TF) confirme que le délai de prescription est largement dépassé puisque la dernière exposition remonte à 1972. En outre, des actions dommageables plus récentes n'ont pas été établies et ne permettent donc pas de reporter le départ de la prescription.

Saisi en 2013, le TF a suspendu ces deux procédures durant plusieurs années à la suite d'un arrêt de la Cour européenne des droits de l'homme. En 2014, celle-ci avait relevé que le délai de prescription de 10 ans prévu par le droit suisse violait dans certains cas le droit d'accéder à un tribunal, garanti par l'article 6 de la Convention. Le Parlement a alors révisé le droit de la prescription qui entrera en vigueur le 1er janvier 2020. Cependant, il a renoncé à un effet rétroactif ou à une solution transitoire pour les personnes lésées auparavant et les a renvoyés au Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante créé en 2017.

## INAUGURATION DU LÉMAN EXPRESS

## Et le personnel?



Un travail syndical unitaire exemplaire en amont a permis d'éviter une dégradation des conditions de travail.

Yves Sancey  
Yves.sancey@sev-online.ch

**Dans dix jours exactement, le plus grand RER transfrontalier d'Europe entrera intégralement en service. Une révolution pour les usagers mais aussi un défi syndical pour les conditions de travail du personnel à l'heure de l'ouverture de la concurrence au 1er janvier 2020.**

C'est la dernière ligne droite pour le CEVA, renommé Léman Express, qui va relier Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse en vingt-deux minutes toutes les 10 minutes. Sa mise en service intégrale le 15 décembre, après presque 10 ans de travaux et un investissement de près de deux milliards, va transformer fondamentalement le réseau de transports collectifs du Grand Genève.

Pour le décrire, les politiciens manquent de superlatifs : « Chantier du siècle, chaînon manquant qui nous empêchait d'entrer dans un XXI<sup>e</sup> siècle ferroviaire » pour Serge Dal Busco, conseiller d'Etat genevois en charge des Infrastructures.

Constitué de six lignes, ce RER transfrontalier desservira 45 gares pour 230 kilomètres de voies en Suisse (Genève, Vaud) et en France voisine (Haute-Savoie, Ain), ce qui en fait un réseau régional unique en Europe. Il devrait transporter 50000 personnes chaque jour et permettre, selon les projections de Dal Busco, de réduire de 12% le trafic routier dans le canton aux heures de pointe. Il faut dire qu'il y avait urgence. Le tout-voiture des années 1960-80, tant du côté genevois que du côté haut-savoyard, congestionne le centre-ville.

Outre les nouveaux quartiers autour des gares, des vélostations et des P+R, le RER en sous-sol s'accompagne d'une voie verte au-dessus de son parcours en partie déjà ouverte et d'une nouvelle ligne de tram transfrontalier, la 17, qui reliera Lancy-Pont-Rouge à Annemasse toutes les 9 minutes. Par ailleurs, l'impact du Léman Express se fera sentir jusque dans le Chablais avec un Regio Express Vevey-Genève toutes les 30 minutes qui, une fois sur deux, sera prolongé jusqu'à Saint-Maurice.

### Inauguration menacée... de grève

Alors que les autorités se préparent à la cérémonie d'inauguration du 15 décembre, celle-ci se fait sous la pression du calendrier et avec la menace d'une grève dure chez les cheminots français dès ce 5 décembre. Un débrayage a eu lieu samedi 23 novembre, où aucun train n'a circulé en Haute-Savoie, restreignant un test de circulation. Les cheminots français sont en effet en colère : « Nous avons été beaucoup sollicités ces deux dernières années avec cette mise en place du Léman Express, sans que nos salaires peu élevés n'aient été revalorisés ni nos efforts reconnus par une prime. Et le coût de la vie ne fait qu'augmenter, sans parler des loyers déjà très chers », explique Philippe Gauthier, cheminot à la SNCF et syndicaliste à SUD Rail.

Les cheminots français vont-ils perturber la cérémonie du 15 décembre ? « Cela dépend du sérieux de la réponse que notre direction apportera à nos revendications légitimes », plaide-t-il. Alors que les autorités politiques et les experts se sont exprimés dans les médias, un acteur important entre enfin en scène : le personnel qui va permettre à ces trains de circuler ! Il faut dire qu'avec un RER transfrontalier, la question des conditions de travail du personnel se pose forcément.

### Protection pour 6 à 10 ans

« On s'y est pris très tôt », rappelle Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV en charge du dossier du côté suisse. « Avec nos collègues français Sud Rail et CGT, nous avions remis à la direction du projet un livre blanc des conditions de travail en novembre 2015. A l'époque, la proposition existait de créer une filiale 100% de droit privé qui aurait pu rapidement se transformer en entreprise ferroviaire dédiée au Léman Express. Une privatisation aurait engendré une dégradation inacceptable des conditions de travail et des salaires », rappelle-t-elle.

Cela a obligé les deux entreprises, CFF et SNCF, qui possèdent conjointement à 60 et 40% la compagnie exploitante actuelle Lémanis, société de droit suisse, à se positionner très tôt. La solution trouvée : les mécaniciens, bien que détenant les deux permis, ne travaille-

ront que sur un territoire, chaque pays ayant ses propres lois régissant le travail, les changements s'opérant à Annemasse.

Ce travail syndical unitaire exemplaire a donc permis la signature, le 1er février 2018, d'une lettre d'intention des autorités franco-suisse en lien avec le Léman Express, de ne pas procéder à d'éventuelles mise au concours des prestations ferroviaires avant 10 ans, moyennant une clause de sortie possible au bout de six ans.

A l'horizon 2025-2029, d'autres acteurs, moins regardant sur les conditions de travail, pourraient donc s'annoncer pour reprendre l'exploitation du réseau. On pense bien sûr à la RATP qui se profile depuis des années comme un acteur important de la mobilité dans la région. D'autres comme RegionAlps - filiale des CFF (70 % du capital-action), TMR et du canton du Valais - qui font du régional, pourraient se mettre sur les rangs. « Les salaires y sont corrects, mais sont plus bas qu'aux CFF ! », relève Solano. Lémanis pourrait très bien charger une autre compagnie de l'exploitation en Suisse tout en continuant à posséder le matériel.

Autre soucis pour elle : avec un abonnement général, dès que l'on dépasse la frontière, il faut racheter un billet. « Pour les conducteurs de ce réseau, nous demandons la gratuité de transport ! Pour le moment, elle s'arrête à la frontière. Ce qui pénalise les collègues frontaliers des TPG qui viennent en transports publics pour travailler à Genève. La même revendication vaut pour nos collègues sous-traitants TPG qui n'ont pas de gratuité sur les transports genevois. »

## 40

**La flotte du Léman Express couleur « bleu fjord » rappelant celle du lac Léman, et le double ruban de Moebius sera formée de 40 nouveaux trains se déclinant en deux versions: 23 modèles Flirt, du constructeur thurgovien Stadler, acquis par les CFF, et 17 rames Regiolis du français Alstom, choisies par la région Auvergne-Rhône-Alpes. Les deux autorités d'organisation n'avaient pas pu se mettre d'accord.**

## ANGLE DROIT

## Membre d'un syndicat, changement de poste, contribution aux frais d'application



Team d'assistance  
judiciaire du SEV

Celles et ceux qui ne sont pas syndiqué-e-s paient en règle générale une contribution aux frais d'application lorsque l'employeur a conclu avec le SEV une convention collective de travail (CCT) ou une convention d'entreprise qui prévoit une telle contribution. Mais qu'en est-il des membres d'un autre syndicat de l'USS qui n'est pas partenaire contractuel ? Ou des personnes qui travaillent dans une entreprise qui a conclu une CCT avec un autre syndicat ? Il y a divers cas de figure.

Cas 1: Raffaella était durant longtemps conductrice de CarPostal et membre chez Syndicom. Elle désire changer de poste et le RBS l'engage, suite à sa candidature. Mais voilà soudain qu'elle doit payer la contribution aux frais d'application car la CCT d'entreprise du RBS a été conclue avec le SEV et seuls ses membres sont libérés de cette contribution, parce qu'ils paient des cotisations plus élevées. Ce cas ne pose pas de problème: Raffaella peut très simplement passer de Syndicom au SEV sans délai de résiliation et dès que ce détail est réglé, elle ne paiera plus de contribution aux frais d'application mais uniquement sa cotisation de membre.

Cas 2: La situation de Benoît est un peu plus compliquée: il travaille en tant que cadre intermédiaire aux tl et adhère au SEV mais ne veut pas que son employeur le sache. Normalement, la cotisation syndicale est déduite du salaire des employé-e-s. Donc Benoît paie ses cotisations syndicales lui-même et bien sûr, l'entreprise lui déduit la contribution aux frais d'application. Pour ce genre de cas, le SEV a convenu avec la section tl que celle-ci rembourse au membre la contribution aux frais d'application et le secrétariat cen-

tral SEV verse le montant correspondant à la section une fois par année.

Cas 3: Vanessa commence à travailler aux CFF. Elle est déjà membre SEV car elle travaillait auparavant au Zentralbahn. Elle aimerait rester dans cette section. Comme elle ne veut pas payer la contribution aux frais d'application aux CFF, elle doit s'annoncer au secrétariat central SEV car le service des membres peut dans un tel cas intervenir auprès des CFF pour stopper la déduction.

Cas 4: Aldo est aussi membre SEV. Après son emploi à BLS Cargo au Tessin, il est allé travailler chez Sersa. Sersa est soumise à la CCT pour la construction de voies ferrées conclue avec Unia. Cette CCT prévoit également le versement d'une contribution aux frais d'application. Tout le personnel soumis à cette CCT paie cette contribution et Unia la rembourse à ses membres. Aldo n'a pas envie d'aller chez Unia car il conduit des trains de chantier, il est donc mécanicien de locs et aimerait rester dans sa section. Etant donné que le SEV ne peut pas stopper la déduction de la contribution aux frais d'application dans un tel cas, Aldo doit lui-aussi s'annoncer au secrétariat central SEV afin que le service des membres puisse lui restituer le montant déduit, de la même manière que le fait Unia pour ses propres membres.

Cas 5: Camille travaille depuis des années en tant qu'employé temporaire aux CFF. Son employeur applique la CCT Swisstaffing conclue avec Unia et déduit à Camille la contribution aux frais d'application. Un jour Camille adhère au SEV. Il doit s'annoncer au secrétariat central SEV et dans son cas, le service des membres fait en sorte de lui restituer chaque année, en un versement groupé, les contributions aux frais d'application.

## IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines.

ISSN 2624-7828

Tirage: 10 083 ex. (total 39 774 ex.), certifié REMP au 20. 10. 2017

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@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.-

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

Pré-press: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

ATTENTION: Le dernier journal de l'année paraîtra le 19 décembre puis reviendra le 30 janvier.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 9 décembre à midi, celui de l'agenda au 12 décembre à 10h.

## Sections

5.12

PV Biel/Bienne

Fête de la Saint-Nicolas aura lieu au Restaurant Bahnhof Brügg, (bus no. 7 ou train le jeudi 5 décembre dès 14h. Le groupe musical «die Oldies» de St. Antoni / FR encadrera notre fête et le Choeur d'hommes des cheminots pensionnés interprétera quelques chants. Après la remise des diplômes d'honneur aux membres ayant 40, 50, 60 et 70 ans de sociétariat SEV, il restera suffisamment de temps pour

la discussion et les échanges de souvenirs. Tous les partenaires des membres sont également invité-e-s à notre fête contre une contribution de 20 fr. pour les frais divers. La collation de l'après-midi est offerte aux membres de la PV-SEV, aux chanteurs et aux musiciens. Les boissons sont à la charge des participants. Le comité vous attend nombreux.

10.12

PV Genève

Le Noël de la section vous attend mardi 10 décembre dès 10h30 à l'UOG (place des Grottes 3 à

Genève). Venez profiter d'un moment de camaraderie et de détente. Nous fêterons les collègues qui ont 40/50/60 et 70 ans de SEV. Apéritif dès 11h30, vous pouvez aussi nous rejoindre à ce moment-là. Le repas suivra dès 12h15 (au fourneau notre ami cuisinier Pascal Kaltenrieder). Animation musicale. Inscriptions au 022 796 33 50 ou 022 796 40 02. Délai : vendredi 06 décembre. La participation financière sera de 20 fr. (apéritif/repas/café et une demi-bouteille de vin pour 2 personnes). Votre geste de solidarité en faveur de «Partage» pour ceux qui n'ont pas notre chance est compris dans cette somme.

Il sera possible d'acheter l'agenda SEV 2020 directement auprès du trésorier Dédé Broye.

Le comité

# Agenda 18/19



SE CHANGER, AUSSI DU TEMPS DE TRAVAIL

## Swiss : aucune ouverture au dialogue

**Elisa Lanthaler** Le 19 novembre, une délégation de SEV-GATA a rencontré les représentants de Swiss, demandant que le temps nécessaire pour se changer et pour les trajets soit considéré comme temps de travail dans le domaine technique. Selon le Secrétariat d'État à l'économie (SECO), ce temps devrait être rémunéré. Or, lors de cet entretien, Swiss n'a montré aucune ouverture au dialogue. Pour justifier cette attitude, ils ont évoqué une procédure juridique actuellement en cours avec Swissport: un membre SEV-GATA poursuit son employeur en justice. Le sujet du litige étant le temps nécessaire pour se changer et les trajets des trois dernières années. Swiss attend que la justice tranche.

Pour revenir à la thématique du changement de vêtements, Swiss prétend que les employés du domaine technique peuvent rentrer chez eux avec leurs habits de travail. «Toutefois, il s'avère que cette situation ne correspond manifestement pas la réalité. En effet, un règlement sur l'uniforme stipule que, pour les mécaniciens chez Swiss, il est formellement interdit de porter les habits de travail en partant du domicile et en y retournant», explique Markus Cadosch, secrétaire syndical. Swiss affirme que cette clause est désuète et qu'elle sera supprimée. SEV-GATA n'est pas d'accord: «Swiss envoie un signal discutable s'il suffit de tout simplement supprimer une clause d'un règlement afin de ré-

soudre des problèmes.»

En plus, SEV-GATA est d'avis qu'on ne peut pas attendre des mécaniciens qu'ils rentrent à la maison avec leurs habits de travail tout sales - point de vue confirmé par la jurisprudence.

Par ailleurs, les mécaniciens travaillent parfois avec des substances qui sont classifiées comme toxiques. «Les vêtements qui ont été en contact avec de telles matières ne peuvent, selon nous, pas être portés en dehors de la zone prévue à cet effet», affirme Markus Cadosch.

SEV-GATA va continuer la lutte pour que Swiss reconnaisse le temps nécessaire pour se changer. «En plus, nous espérons que la procédure juridique engagée à l'encontre de Swissport permettra de clarifier les choses et d'étayer nos revendications.»

Si la justice reconnaît le bien-fondé de l'argumentation de SEV-GATA, cette reconnaissance du temps nécessaire pour se changer et pour les trajets comme temps de travail serait valable tant à l'aéroport de Zurich qu'à celui de Genève.

che très appréciée.

Il revient ensuite à l'invité du jour, Giorgio Tuti, président du SEV, de brosser un tableau sur l'actualité politique dans notre pays, sur le 100ème anniversaire de notre syndicat et aussi sur le lancement par l'USS d'une initiative en vue d'un 13ème mois de salaire AVS afin de compenser la détérioration inéluctable des rentes. Ce versement pourrait être entièrement pris en compte par les bénéficiaires énormes de la BNS. Enfin, actualité oblige, il informe sur la question récemment soulevée de l'obtention par le personnel des facilités de voyages FVP, abonnements généraux en particulier. Ce droit est un acquis du personnel et le syndicat s'engage avec force pour le maintien de ce droit. A ce titre, il est décidé que le comité enverra une lettre de lecteur à *La Liberté* et à *24heures* afin d'expliquer le bien-fondé de ces facilités.

Avant de passer à table, un participant déplore qu'en Suisse, près de 3 millions d'électeurs ne fassent pas usage de leur droit démocratique. La partie officielle de l'assemblée se termine à 12h15, l'heure idéale pour passer à table où un très bon repas est servi.

PV VAUD

## FVP, réel souci

**Le comité** Devant 65 participant-e-s, ouverture en chanson de l'assemblée générale, souhaits de bienvenue, lecture du pv 1ère A.G. 2019, qui est adopté. L'actualité syndicale est partagée entre notre président, René Guignet, et Jean-Pierre Genevay, vice-président PV, soit l'augmentation annuelle d'un franc par membre de la contribution du SEV à notre section dès 2020, l'adoption du nouveau règlement de Gestion PV qui prévoit la transformation de la commission centrale en comité central et la disparition du comité central dans sa composition actuelle.

Pour l'avenir de la PV, il y a lieu de mieux intégrer les conjoint-e-s et de rechercher des idées novatrices pour intégrer les diverses catégories d'âge. Autre défi du SEV et de la PV est l'accueil des 10 000 prochaines retraites dans les années à venir. Les chèques Reka, passent à 10% de réduction dès 2020 pour une durée limitée. L'enquête de notre section auprès de nos membres quant à leurs atten-

tes, laisse apparaître un besoin de soutien pour la gestion administrative, les FVP, la Caisse de Pension CFF et l'AVS restent leurs préoccupations principales. Le calendrier de la section pour 2020 prévoit, en plus des 2 assemblées annuelles et des 2 sorties, une nouvelle rencontre «café-contact» à Yverdon, une rencontre pour les veuves et une journée marche. Au chapitre des nouveautés, le congrès a approuvé deux propositions, soit: la possibilité de démissionner au 30 juin ou au 31 décembre, moyennant un préavis de 6 mois, une seule assemblée annuelle reste obligatoire.

M. Bernard Pittet, représentant des CFF, nous a évoqué le projet Léman 2030, déjà bien en route et a répondu aux questions de son auditoire, fort captivé. Notre fichier des membres comporte de nombreuses adresses fausses, il est donc important de nous communiquer les changements d'adresse, surtout lors d'entrée en EMS. Les adresses internet sont également bienvenues.

PV VAUD

## Quand Courtelary rivalise avec Besançon



Ici lors de la sortie à Courtelary, devant le restaurant de la Clef.

**Le comité** Le mercredi 19 juin, 42 membres ont participé à une sortie à Courtelary pour une visite guidée de la Fabrique de chocolat Camille Bloch, avec un arrêt «café-croissant» à la Grange à Yverdon ainsi que un excellent repas de midi au restaurant de la Clef à Courtelary.

Le mercredi 11 septembre, 44 personnes ont utilisé le bus des Voyages Vuagniaux à destination de Besançon, pour une excursion-repas sur une des boucles du Doubs, puis un arrêt sur le chemin du retour à Ornans, pour y visiter la ville natale du peintre Courbet.

PV FRIBOURG

## Mobilisé-e-s pour leur FVP

**Jean-Louis Scherz** L'AG d'automne de la PV Fribourg a eu lieu le 20 novembre à l'Auberge de la Gare, à Grolley, en présence de 83 membres. Le président, Daniel Trolliet salue l'assemblée et prie les membres germanophones d'excuser l'absence de convocations et articles en allemand dans le journal et sur le site Internet, oubli comblé depuis quelques temps.

Le PV de l'AG du printemps est accepté à l'unanimité. Le caissier, Charles Savary, indique le nombre actuel de membres, soit 304 à ce jour. Il présente également un budget équilibré pour 2020, mais une baisse du nombre de membres pourrait à l'avenir affaiblir cet équilibre. Il revient au vice-président, Jean-Michel Gendre de remettre les diplômes et souvenirs aux bénéficiaires d'anniversaires ou d'années de sociétariat. Le pré-

sident informe aussi sur les indemnités perçues par les membres du comité. La réserve financière placée auprès de Swisscanto sera dorénavant gérée directement par la BCF. Un membre de notre section, Roland Julmy, est d'accord de reprendre la charge de webmaster pour le site du comité central PV.

Les diverses sorties et excursions ont remporté un grand succès et leurs organisateurs respectifs sont vivement remerciés par Jean-Paul Hadorn, membre du comité. L'année prochaine, une excursion en train dans la région genevoise est en cours de projet, de même qu'une journée consacrée à la visite de l'ancien poste d'enclenchement conservé de la gare de Kerzers. Le président adresse de chaleureux remerciements à la visiteuse aux malades, Mme Thérèse Ribotel qui accomplit une tâche

DÉCÈS

**Bossy Juliette;** 1922; veuve de Arnold, Sion, PV Vaud.

**Demierre Roland;** 1941; collaborateur sp. Bienne, PV Biel-Bienne.

**Emonet Bernard;** 1942; chef du mouvement, Aire, PV Genève.

**Hoffer André;** 1934; adjoint, Lausanne, PV Vaud.

**Maeder Francis;** 1942; chef de gare, Delémont, PV Jura.

**Martignier Charlotte;** 1924; veuve de Fernand, Moudon, PV Fribourg.

**Rappaz Roger;** 1950; chef d'équipe, Monthey, PV Valais.

**Rouge Huguette;** 1936; veuve de Maurice, Bex, PV Valais.

**Roulin Claudine;** 1932; veuve de René, Genève, PV Genève.

**Steffani Simone;** 1924; veuve de Armand, Lausanne, PV Vaud.



## « REBIRTH »

Marta Panzeri

Fertilité, féminité, origine du monde, renaissance. La symbolique de la coquille - mère d'Aphrodite - a des racines profondes et nous relie au cycle de la vie. Comme la vague, elle nous entraîne vers la mer et nous ramène sur le rivage, dans un mouvement incessant entre l'espace et le temps. A l'oreille, elle chuchote discrètement les contes de la mer. Et entre souvenirs et douce mélancolie, des rayons de lumière s'y infiltrent.

CARTE BLANCHE à Antoine Jaccoud\*

## En lignes

Je regarde le shop en ligne du SEV. Cela sonne bien de le dire comme ça. Je regarde le shop du SEV. Il faut bosser avec la langue et le palais. On dirait un exercice à faire à la maison, demandé par l'orthophoniste. Un pin en forme d'autobus ? Un thermos (construit dans le respect du travailleur ? Pas sûr). Un couteau, suisse celui-là. Une veste *softshell* ? Je n'en suis pas, du SEV, je ne suis pas chauffeur de bus, je ne contrôle les billets de personne, je ne donne ni l'assiette ni l'arbalète, ou à un petit qui l'a laissée échapper et qui panique sur ses skis, mais je me dis que j'ai bien le droit d'aller faire un tour sur son shop.

D'abord, à l'heure où j'écris ce texte, c'est bientôt Black Friday. Sur la terre, tous les hommes de bonne volonté, comme on disait autrefois, vont se faire un petit plaisir en achetant une connerie dont ils n'ont pas besoin. Pourquoi vouloir faire l'ascète, le protestant, le vieux baba ronchon dans mon coin ? Allez, achète-toi une connerie, tu l'as bien méritée.

Ensuite, les transports publics, j'aime ça. J'en suis un adepte forcené. Un usager *premium* je pourrais dire, si ce qualificatif accolé aujourd'hui au chocolat, entre autres, pour lui donner des airs de grandeur, ne me rendait pas gaga. Ah, j'en ai des kilomètres au compteur. Le tram 8 pour aller chez Adi, Burgunderstrasse à Berne. Le BVB (aujourd'hui TPC, je crois) jusqu'à Gryon pour aller manger avec ma mère. Le 7 jusqu'à la Rosiaz, le terminus à l'époque, on est au 20e siècle, pour rejoindre la séance scout.

Le 9 direction Lutry pour une fille. Le 15 direction Mont-Goulin pour une autre fille. Le BAM pour le concert des Cure à Paléo. Le Chavornay-Orbe pour aller visiter un pote détenu aux EPO. La Ferrovia Vigezzina - Centovalli pour rejoindre un autre copain à Carcopolo. Les IC pour aller bosser en Allemagne. Le Trenitalia pour aller boire et manger à Milan. Et puis tous ces TGV, ces Thalys, ces NSB, pour foutre le camp, aller voir ailleurs.

Et j'en ai vu. J'ai vu les ponts et les tunnels entre Pontresina et Poschiavo. J'ai vu comme le lac est gris entre Altdorf et Silenen. J'ai vu comme c'est beau entre Oslo et Bergen. J'ai vu les restes d'un accident de personne sur un marchepied. J'ai vu le contrôleur frappé par un resquilleur. J'ai vu d'autres contrôleurs jouer la Gestapo. J'ai entendu l'employé dire « bonne nuit » en descendant à la gare des Posses-sur-Bex alors qu'il n'était que six heures. J'ai écouté une prostituée africaine raconter sa vie au téléphone entre Palézieux et Fribourg et ça donnait envie de la sauver, de l'emmener tout de suite au Paradis. J'ai entendu un chef de train plaisanter et mettre un wagon entier de bonne humeur. J'ai parlé anglais avec le Tamoul du minibar.

Cela me donne bien le droit d'acheter une combine sur le shop du SEV, non ? Bon, je vais acheter un couteau suisse sur le shop. Ou autre chose. Mais pas un thermos. Là où il est probablement fait, il me semble que les syndicats sont interdits.

\* Dramaturge, il écrit pour le cinéma (Home, L'enfant d'en haut) et le théâtre (Désalpe).

## FUTUROLOGIE

# Et si... tous les objets étaient connectés

Nathalie Birchem,  
« La Croix »,  
22.07.2019

Le quotidien catholique progressiste français « La Croix » s'est imaginé un monde où tous les objets seraient connectés. Alors qu'en 2019, les premiers objets connectés ont déjà fait leur apparition, il s'est projeté en 2034. Extraits.

« Bonjour Léa. Nous sommes le 22 juillet 2034. Il fait 33 °C dehors. Il est 6 h 19 et il est temps de te réveiller. Hier, tu as trop mangé, tu n'as pas fait de sport. Je t'ai programmé 41 mn de vélo elliptique. Bonne journée Léa » Bon sang de bonsoir ! Suzanne - c'est le petit nom que j'ai donné à mon assistante vocale personnelle - est impitoyable. Ma montre connectée, cette petite caftuse, lui a évidemment signalé que, hier soir, c'est vrai, j'ai remplacé la séance de sport par un petit bar à sucre.

Résignée, je monte sur le vélo. N'est-ce pas pour mon bien ? Le docteur Haladjian, mon médecin à distance, qui reçoit d'elle chaque jour mes variables de santé, est très content de

moi : mon taux d'espérance de vie à 100 ans a grimpé à 74 %.

Ce n'est pas la seule chose que la révolution de l'Internet des objets (Ido) a rendue possible. En 2023, dans les pays occidentaux équipés de technologie 5G, on a passé le cap de 500 objets connectés en moyenne par foyer. Reliés à Internet, ces objets munis de capteurs, capables de transmettre des données et de les analyser, allaient bientôt être en capacité de nous guider dans toutes les sphères de notre quotidien. À commencer par la maison. Dès 2022, les personnes âgées qui voulaient demeurer chez elles au lieu d'aller en maison de retraite ont formé la première génération à s'équiper massivement. Désormais, tous les ménages ou presque sont ultraconnectés.

Chez moi, Suzanne commande d'une main de fer tous les dispositifs de la maison. Caylou, le chien virtuel, sert de compagnon de jeu, mais aussi de baby-sitter et de précepteur aux enfants. Marmito, le frigo-cuisinier connecté commande puis mitonne tous les jours des produits bio adaptés à mon métabolisme et livrés par coursier drone.

En fait, c'est tout notre univers qui est désormais connecté. En ville, des capteurs placés dans les éclairages, les poubelles, le bitume, ou encore les panneaux publicitaires permettent aux « smart cities » de s'autoréguler. La pollution urbaine a considérablement diminué. On ne circule d'ailleurs plus du tout en voiture dans les agglomérations. Le réseau de transports parisien, en métro, en bus ou en taxi drone, est devenu entièrement autonome en 2028. Si je veux voyager, et que la route pressentie ne dépasse pas le taux de passager maximal par minute, je peux bien sûr aussi louer une voiture autonome Tesla. Les embouteillages ont disparu.

Il faut dire qu'on ne se déplace plus beaucoup au quotidien. Grâce aux objets connectés, le télétravail est devenu la norme. Le mien, qui consiste à superviser l'extraction de tungstène en RD-Congo, me prend deux heures par jour. Je communique avec les robots ouvriers grâce au dernier modèle professionnel de Neuralink, une innovation majeure, mise au point juste avant 2020 par Elon Musk, qui permet de relier nos cerveaux à des machines et de leur donner des ordres.

Mais tout ça ne va-t-il pas trop loin ? Peut-être, à 47 ans, ai-je pris un coup de vieux mais il m'arrive de plus en plus de me le demander. Parfois, je ne supporte plus Suzanne. Certes, en me conseillant les décisions les plus pertinentes du point de vue des algorithmes, elle m'a fait faire des progrès considérables sur le plan de ma santé, de mon bilan carbone, de mes décisions professionnelles, de l'éducation de mes enfants.

Mais, parfois, je me sens aliénée. Les robots ont pris tellement de place dans nos interactions avec le monde que nous éprouvons de moins en moins le besoin de rencontrer d'autres êtres humains. La dernière fois que j'ai vu Muriel, mon amie d'enfance, c'était en 2028. Et mon dieu que les relations amoureuses sont devenues pitoyables ! La plupart des rendez-vous se font maintenant avec des lunettes connectées.

Depuis 2034, le droit à la déconnexion est devenu un droit constitutionnel, et tous les citoyens à jour de leurs cotisations sociales ont le droit à une heure de temps non supervisé par jour. Ce nouveau droit a été accordé suite aux « événements ».

Début 2028, le gouvernement avait eu la tentation de faire comme en Chine, qui scrute le comportement de ses concitoyens grâce à des millions de caméras à reconnaissance faciale et note la réputation sociale de chacun. Des émeutes très violentes avaient alors éclaté pendant plusieurs mois. Le jeudi 12 juillet 2029, qu'on appelle le Jeudi noir, a été une journée de piratage monstre.

Des frigos, des téléphones, des brosses à dents, et même des Neuralink, pourtant notés triple A en sécurité, ont été piratés pour envoyer des milliards de messages contradictoires aux autres machines connectées et toute l'économie a été bloquée.

Que faire ? « Reprenez le contrôle sur la technologie », peut-on lire sur une brochure que Suzanne, qui me connaît par cœur, a glissée sur mes lunettes connectées. Il est question de « camp d'été low-tech ». Pendant quinze jours, on apprend, ensemble, à fabriquer des objets utiles et durables, avec des technologies toutes simples, que chacun peut s'approprier. Les assistants personnels y sont proscrits. Ça me tente beaucoup, je crois que je vais m'inscrire.

## QUIZ

Passeras-tu  
le test?

**1. Plus de 100 employé-e-s des CFF ont manifesté devant le siège des CFF contre les réorganisations incessantes au sein de l'entreprise. Quel cadeau symbolique ont-ils offert à la direction des CFF ?**

- a. Un sabot d'arrêt
- b. Une baguette du Père Fouettard
- c. Un tapis de yoga et un thé apaisant

**2. Que faudrait-il supprimer selon le slammeur Renato Kaiser ?**

- a. Les tapis dans les WC des trains
- b. L'app des CFF
- c. Les arrêts sur demande

**3. Comment s'appelle l'appareil mobile pour la communication numérique dans la manœuvre ?**

- a. Lisa
- b. Gwendolyn
- c. Kim

**4. Qui a organisé la fête finale du centenaire au Bierhübeli ?**

- a. La PV
- b. La Jeunesse SEV
- c. La Commission de l'avenir

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 11 décembre 2019** 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, Case postale, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des chèques Reka d'une valeur de 40 francs**.

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 quiz du N° 17: la sculpture devant le bâtiment Login à Yverdon-les-Bains.

**Alain Niklaus, Grandson, membre de la PV Vaud**, remporte des bons d'achats pour des livres d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE ...

# Yasmin Furrer, assistante-clientèle



Yasmin Furrer à la retraite annuelle de la Commission de la jeunesse du SEV à Berne le 15 novembre.

**Karin Taglang**  
[journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

**Yasmin Furrer est une assistante-clientèle quelque peu atypique car elle ne travaille pas seulement sur les trains mais aussi au bureau. On peut même la rencontrer au secrétariat central SEV. Comme le 15 novembre où elle a participé activement à la retraite de la jeunesse SEV. Elle s'engage aussi pour faire entendre la voix des jeunes dans les transports publics.**

Aujourd'hui, l'assistante-clientèle des CFF Yasmin Furrer ne travaille pas comme d'habitude sur le train. Elle est en fait en vacances. Malgré tout elle arrive à 9 heures déjà au secrétariat central SEV avec tout plein de bonne humeur. Car aujourd'hui c'est la deuxième journée de la retraite annuelle de la commission de jeunesse du SEV. A la cafétéria il règne encore une odeur de raclette... normal puisque c'est ce qu'a partagé Yasmin avec ses collègues de la commission de jeunesse la veille au soir.

#### Représentante des jeunes de la ZPV

A la jeunesse SEV il y a en ce moment pas mal de nouveaux visages mais tout le monde connaît Yasmin. Depuis un an et demi elle est la représentante des jeunes de la sous-fédération du personnel des trains (ZPV); elle a été élue lors de l'assemblée des délégué-e-s en mai 2018. « J'ai accepté ce nouveau défi avec reconnaissance car j'aime bien œuvrer parmi les jeunes », déclare Yasmin. On remarque tout de suite qu'elle est dans son élément: d'autres membres de la commission de jeunesse arrivent à la cafétéria et tout de suite, une collègue lui demande: « Tu es bien rentrée? », et voilà qu'elles commencent à discuter de la soirée, du travail, d'un tour qui a causé des soucis...

#### Programme varié grâce à son stage

Actuellement Yasmin n'est pas très souvent sur les trains car elle fait un stage de six mois et passe trois jours par semaine au bureau. « J'aime bien le travail sur les trains, nous dit-elle, mais je ne veux pas perdre l'expérience acquise lors de mon apprentissage de commerce. » Et son travail au bureau est étroitement lié à sa profession d'assistante-clientèle puisqu'elle travaille sur un projet de nouvel assistant électronique qu'elle sera elle-même amenée à utiliser plus tard.

#### Possibilités limitées

#### de perfectionnement professionnel

En tant que représentante de la jeunesse, elle connaît très bien les soucis et les problèmes de ses jeunes collègues de la ZPV. « Un des thèmes importants est bien sûr le salaire », explique Yasmin. Le personnel des trains manque en outre de possibilités de développement personnel. « Il est difficile d'évoluer dans la carrière. Car en tant que chef-fe de team on porte de grandes responsabilités. Et beaucoup ne veulent pas de cela », poursuit Yasmin.

#### Famille de cheminots

Pour toutes ces raisons, Yasmin s'engage pour les jeunes dans les transports publics. « Il en va de notre avenir. Ce que nous parvenons à obtenir aujourd'hui nous servira plus tard. » Yasmin s'engage pour faire entendre la voix des jeunes au SEV. Elle était prédestinée pour l'engagement syndical: « Dans ma famille, beaucoup sont ou étaient dans les chemins de fer et je savais à quoi m'attendre », nous confie-t-elle en riant. « C'est mon père qui m'a inscrite au SEV en 2014 parce qu'il est lui-même actif. »

#### Gagner des jeunes à la cause du SEV

La séance de la commission débute sous la direction de Xenja Widmer, secrétaire syndicale SEV responsable de la jeunesse. Les participant-e-s forment des groupes afin de discuter de l'avenir de la Jeunesse SEV. Yasmin et son groupe se retirent dans une petite salle de séance et se mettent au travail. Le groupe se penche sur la question de la définition des tâches de la commission de jeunesse. Yasmin s'exclame: « Il faudrait plutôt se demander comment intéresser les jeunes à participer à la commission de jeunesse, et donc au SEV. Car c'est cela notre objectif principal! »

Pour Yasmin il est important que la jeunesse SEV accomplisse quelque chose l'année prochaine, qu'elle obtienne un résultat concret et qu'elle ne se contente pas de discuter. « Nos séances doivent être plus productives », explique-t-elle. Son groupe propose de former au sein de la commission de jeunesse de petits groupes de travail chargés de thèmes spécifiques, afin de pouvoir travailler de manière plus efficiente. Yasmin approuve: « C'est une bonne idée! »

De retour en plénum, Yasmin paraît un peu plus calme. Mais une flamme brûle en elle: son objectif, c'est de motiver les jeunes à s'intéresser au SEV, afin d'obtenir tous ensemble gain de cause!

## MONTEZ S'IL VOUS PLAÎT!

Schlorian

