

Pour un service public fort

A l'appel de nombreux syndicats actifs dans les services publics, des assises sur ce thème ont eu lieu jeudi dernier à Berne.

Pages 2 et 3

TPG: le salaire au mérite à la trappe

La section SEV-TPG a obtenu l'abandon du salaire au mérite que la direction des TPG voulait introduire dans la révision des statuts.

Page 9



Baptiste Morier

Le syndicaliste Baptiste Morier a un parcours original.

Page 8

20 ans après le oui du peuple, les Alpes ne sont pas encore protégées du trafic de transit

Le combat continue!

L'Association de l'Initiative des Alpes a fêté les 20 ans de l'adoption de son texte en tant que loi sur la table. Pour que la volonté populaire devienne réalité.

Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et de nombreux camions ont transité par les Alpes depuis l'adoption par le peuple de l'Initiative des Alpes le 20 février 1994. Certes, les camions seraient encore plus nombreux sans l'initiative et sans les actions de ceux qui se battent pour cette cause.

Ils ont d'ailleurs manifesté sur la Place fédérale pour que la volonté populaire se concrétise enfin. Le SEV se battra à leurs côtés pour le transfert de la route au rail.

Dossier en pages 10, 11 et 12



La patience de l'Association de l'Initiative des Alpes a atteint ses limites. Ses partisans maintiennent la pression.

ÉDITO

Volonté populaire piétinée

Pour l'Association de l'Initiative des Alpes, il s'agit de protéger les régions alpines, pour le SEV il est question de fret ferroviaire. Deux chemins qui mènent au même but: pour les marchandises, le rail!

Le SEV s'associe donc aux festivités de l'Initiative des Alpes – les 25 ans de sa création et les 20 ans de l'adoption de son initiative populaire. L'heure n'est pourtant pas qu'à la fête puisque la lutte pour le transfert du trafic marchandises de la route au rail se poursuit. Que ce soit dans le transit alpin ou sur l'ensemble du territoire.

Le Conseil fédéral se dit en faille lorsqu'il s'agit de concrétiser l'initiative des Alpes. Pis: il propose au Parlement de réaliser un second tube routier au Gothard. Le SEV et l'Initiative des Alpes marcheront main dans la main si le lancement d'un référendum contre le 2^e tube s'avère nécessaire.

Avant cela, il reste l'espoir que le Parlement admette que l'argent prévu pour la construction du 2^e tube serait utilisé à mauvais escient. Et que ce projet piétinerait la Constitution et la volonté populaire.

Mais il ne s'agit là que d'un espoir.

*Daniela Lehmann,
coordinatrice de la politique des transports*

Parlement européen: les cheminots protestent

La première lecture du 4^e paquet ferroviaire a eu lieu au Parlement européen. Puisque le contenu est tout sauf favorable au personnel, l'ETF, (Fédération européenne des travailleurs des transports) a appelé à une manifestation à Strasbourg. Beau succès pour le personnel!

pmo/Hes

Page 20

Interview de Barbara Amsler, sur le départ

8 mars: une tradition nécessaire

Samedi prochain, c'est la Journée internationale de la femme. Pour les femmes syndicalistes, c'est un rituel à maintenir dans le mouvement syndical, comme le 1^{er} mai. Pour Barbara Amsler, c'est un 8 mars un peu spécial, puisqu'elle partira en retraite juste après.

Dans l'interview, elle explique quels sont les succès obtenus et où les femmes sont encore et toujours discriminées. Elle se déclare pour les quotas, pour garantir une place aux femmes.

Pages 6 et 7

EN VITESSE

Les veuves doivent changer de compte

■ C'est un charabia juridique que la Caisse de pension CFF a écrit aux nombreuses veuves et nombreux veufs, pour leur indiquer qu'ils ne pourraient plus continuer à faire usage de leur compte. La raison: des directives de la Finma, l'autorité fédérale de surveillance des marchés financiers, qui n'autorise plus que les collaborateurs et les pensionnés à avoir des comptes personnels auprès de la caisse de pension. De nombreuses personnes ayant reçu ce courrier se sont adressées au SEV. Dans les faits, ces comptes doivent être résiliés pour fin avril; l'argent peut être transféré sur un compte normal via Postfinance ou être versé sur un autre compte existant auprès d'une banque. **SEV**

Infrastructure: élections complémentaires

■ Le SEV cherche des personnes intéressées à se présenter à la CoPe Infrastructure, autant dans la Division que dans les Surfaces. S'annoncer d'ici le 20 mars soit auprès de la sous-fédération ou d'Urs Huber, secrétaire syndical.

Plus de 200 participants à la journée « Des services publics forts pour une Suisse performante »

« Les services publics, d'une certaine qualité »

De nombreux syndicalistes ont débattu de l'avenir du service public lors d'une journée organisée par l'USS, le 27 février à Berne.

Les services publics sont sous pression. Les grands précheteurs de la libéralisation veulent à tout prix privatiser les prestations qui génèrent du bénéfice et abandonner les autres à leur mort certaine, en économisant à fond. Mais ces prestations des services publics et les infrastructures correspondantes sont un pilier essentiel de la cohésion sociale de notre pays. Les syndicats du personnel des services publics (SEV, ssp, APC, syndicom et garaNto) ont organisé une journée dédiée à cette problématique sous l'égide de l'USS. Ruth Lüthi, ancienne conseillère d'Etat fri-

bourgeoise, s'est exprimée sur « pourquoi avons-nous besoin de services publics forts? » tandis que Andres Frick, économiste, a fait un exposé sur « favorable à la population ou non? La concurrence dans les services publics ». Ruth Lüthi a souligné que les critiques faites au service public sont infondées dans la plupart des cas. Elle a affirmé au contraire que « les services publics vont de pair avec la qualité de vie ». Frick a rappelé la théorie économique concernant la concurrence dans les services publics, de façon vulgarisée et dynamique, en prenant quelques exemples, positifs et négatifs, afin de bien montrer où une privatisation peut être entreprise et où ce n'est pas le cas.

Et hors de nos frontières?

Jan Willem Goudriaan, le secrétaire général adjoint de la FSESP (Fédération syndicale

européenne des services publics), a parlé notamment de la première initiative citoyenne européenne déposée sous le titre: « L'eau est un droit humain! ». Hanspeter Uster, ancien conseiller d'Etat zougais, a parlé de la sécurité intérieure, Stefan Giger, secrétaire général du ssp, s'est exprimé sur le secteur de la santé et Alain Carrupt, président de syndicom, sur la pression sur les coûts de la desserte de base de la Poste. Katharina Prelicz-Huber, présidente du ssp, a quant à elle fait un exposé sur notre système de formation.

Zoom sur les transports publics

Les nombreux membres SEV présents ont particulièrement apprécié les trois exposés sur les transports publics. Claude Hêche, conseiller aux Etats jurassien et président d'Ouest-rail, s'est exprimé sur les ob-

jectifs stratégiques assignés aux entreprises de la Confédération, en prenant comme exemple les CFF. Le Conseil fédéral et le Parlement définissent ensemble les objectifs des entreprises ainsi que l'orientation stratégique: les objectifs financiers, ceux au niveau des ressources humaines et ceux liés aux collaborations, notamment. Alors surviennent parfois des conflits d'intérêts, lorsque desserte de base, politique tarifaire et objectifs financiers s'entremêlent.

Contre le paquet ferroviaire

Sabine Trier, secrétaire générale adjointe de l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) a parlé du 4^e paquet ferroviaire de l'UE. Elle a tiré un bilan négatif de ce projet, contre lequel plus de 3000 cheminots issus de 17 pays différents ont manifesté il y a dix jours à Stras-

■ Résolution

Des services publics forts pour une Suisse qui fonctionne !

Les prestations et infrastructures publiques constituent un pilier fondamental des droits humains, de la cohésion sociale et de l'égalité des chances en Suisse. Elles garantissent à la population des prestations de qualité dans les domaines de la formation, de l'information, de la santé, du social et du logement en suffisance. Elles offrent une protection et une sécurité fiables, avec des services de secours, de police et de douane. Elles garantissent une infrastructure au service des usagers, axée sur la durabilité en matière d'énergie, d'eau, de transports et de communication. L'évolution de la population, la sécurité sociale, la participation de tous et toutes, la limitation

des ressources territoriales et énergétiques, la mobilité croissante, un potentiel économique différent selon les régions et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée sont les défis auxquels la Suisse est aujourd'hui confrontée et le sera encore dans les années à venir. Seul un financement suffisant des prestations et des infrastructures peut répondre à ces défis. Nous avons besoin de services publics forts pour que la Suisse fonctionne, demain aussi!

SEV, ssp, syndicom, APC et garaNto revendiquent:

■ Qu'on en finisse avec les programmes d'austérité, les privatisations et la concurrence absurde dans les services publics!

■ Toute la population doit pou-

voir profiter de manière égale d'excellentes prestations sociales, de formation, de santé; celles-ci ne doivent pas servir des buts lucratifs privés.

■ Les monopoles doivent appartenir à la collectivité publique. Cela concerne par exemple l'infrastructure ferroviaire, les réseaux électriques, de communication et d'eau, ainsi que l'évacuation des eaux usées et des ordures. Les bénéfices réalisés par les monopoles appartiennent à la communauté.

■ Les tâches de souveraineté, de la sécurité publique à la fiscalité, doivent être soumises au contrôle démocratique et exclusivement assumées par des organes de l'Etat.

■ Lorsque des prestations de

service public sont confiées par la collectivité publique à des tiers, les principes appliqués à l'activité de l'Etat régi par le droit doivent être respectés:

- accès non discriminatoire et droits égaux pour toute la population,
- contrôle démocratique de la fourniture de la prestation,
- transparence quant à l'identité des propriétaires, aux tâches confiées et aux recettes réalisées,
- interdiction de faire des bénéfices.

En outre, les conditions d'embauche doivent obligatoirement être fixées dans une convention collective de travail.

■ Des services publics forts sont efficaces et porteurs d'ave-

nir. Il faut :

- de bonnes conditions de travail favorisant l'égalité des sexes,
- le respect des standards de sécurité et de santé au travail,
- des investissements importants dans la formation initiale et continue du personnel,
- une évolution des prestations en fonction des besoins,
- une intégration dynamique des nouvelles technologies,
- une utilisation de matériaux et des énergies respectueuse des ressources.

■ Il faut réexaminer les externalisations déjà réalisées et les soumettre au contrôle démocratique.

C'est pour cela que nous nous engageons!

synonymes de vie »



De gauche à droite: Sabine Trier, ETF, Dore Heim, USS, Giorgio Tuti, président SEV lors de la journée de l'USS.

bourg (voir page 20). En raisons d'arguments idéologiques, les chemins de fer « nationaux » devraient être remis en question, sans considérer les coûts inhérents et les conséquences négatives. Comme Sabine Trier l'a fait remarquer, les coûts ont augmenté de 30% en Grande-Bretagne et maintenant 500 collaborateurs se débrouillent seuls et assument la responsabilité des retards ! « La Suisse

est le meilleur exemple pour démontrer la stupidité d'une telle idéologie ! » a affirmé Sabine Trier. Giorgio Tuti, président SEV, s'est exprimé sur le thème de la concurrence dans les transports publics, du point de vue des Suisses. Il fait remarquer que la libéralisation est déjà avancée en Suisse: « La Suisse est une élève modèle », a-t-il affirmé. Il ne faut surtout pas aller plus loin, afin de garantir suffisamment de

personnel, bien formé et payé décentement pour les entreprises de transports publics et afin d'empêcher le dumping salarial et les suppressions d'emplois. Au lieu de cela, il a demandé une collaboration de toutes les parties concernées, un entretien du réseau conséquent et des conventions collectives de force obligatoire comme clés du succès. Les participants à la journée ont débattu ensuite d'une pétition, qui réunit leurs revendications (voir encadré ci-dessous).

Quelques-uns auraient souhaité des formulations un peu plus vindicatives, mais la majorité a choisi. Ce n'est cependant pas la fin du débat, plutôt un début. L'USS va établir un dossier avec les exposés de la journée, qui sera mis à disposition dans trois semaines environ. Le sujet sera aussi repris lors du congrès de l'USS en automne prochain.

pan/Hes

Non au racisme et aux attaques contre les droits des migrants !

Samedi 1^{er} mars, quelque 10 000 personnes se sont rassemblées sur la Place fédérale à Berne pour une Suisse ouverte et solidaire en réaction à la votation du 9 février dernier.



À LA SAUCE BOLÒ

A qui profite le crime?

Après l'acceptation de l'initiative « Contre l'immigration de masse » le 9 février, la votation sur le salaire minimum à 4000 fr. du 18 mai est-elle perdue d'avance? Alors que le texte de l'UDC était combattu de toutes parts, avec plus ou moins d'énergie, il n'y a guère besoin d'être grand clerc pour comprendre que le combat sera ardu pour une gauche et des syndicats bien esseulés.

L'électorat ouvrier et populaire qui suit l'UDC sur les questions liées aux étrangers pourrait pourtant glisser un oui dans l'urne. Il prendrait ainsi le contre-pied d'une formation qui prétend le défendre et qui impute aux salaires minimaux tous les maux, dont une catastrophe économique programmée. « L'Etat interviendrait directement dans la politique salariale du secteur privé. Une tendance fatale pour un pays qui doit défendre sa position dans le contexte d'âpre concurrence. » Un discours qui prête à sourire alors que les conséquences désastreuses pour le tissu économique helvétique semblent inéluctables après l'acceptation de l'initiative « Contre l'immigration de masse ».

Il n'est pourtant de loin pas garanti qu'un oui au salaire minimum sonne le glas de l'économie. Au contraire: une étude mandatée par Unia affirme qu'une hausse des salaires minimaux à 4000 fr. ne représenterait que 0,5% de la masse salariale AVS. Une goutte dans un océan...

Au-delà des arguments économiques, ce sont bien les liens évidents d'électorats souvent divisés qu'il s'agit de souligner. Tous les ouvriers sont les cibles d'un même ennemi. De ces patrons, de ces représentants de l'économie, de ces partis populistes ou bourgeois qui refusent des mesures d'accompagnement à la libre circulation tel le salaire minimum. Histoire de réaliser de juteux profits ou par manque de reconnaissance.

Pour s'en convaincre, il suffit de se souvenir des propos du conseiller national Jean-François Rime (UDC/FR), président des Arts et métiers, après le 9 février: réintroduire le statut de saisonnier serait une piste intéressante. Faire l'éloge d'un statut incarnant l'exploitation ne fait pas rougir l'édile qui y voit même une chance: « C'est mieux que d'être au chômage! » Par analogie, on pourrait dire que 2000 fr. pour nettoyer des WC, c'est mieux que rien... Ce genre de réflexions ne permettront jamais aux plus de 300 000 personnes concernées de voir leur salaire augmenter, de (re)trouver de la dignité et pour nombre d'entre elles de quitter l'aide sociale. Une amélioration de la qualité de vie à laquelle s'accroche chaque travailleur, quelle que soit son orientation politique et la couleur de son passeport. Les opposants au salaire minimum sont aussi les premiers à défendre le partenariat social tout en refusant de négocier des CCT.

Aux yeux de ceux qui ont trimé pour obtenir un CFC et qui gagnent à peine plus de 4000 fr., l'instauration d'un tel seuil pourrait apparaître comme une « récompense » trop élevée pour du personnel sans formation. Loin de couler la valorisation d'un personnel formé, le salaire minimum constitue au contraire un argument en or pour réajuster et protéger toutes les grilles salariales d'une entreprise. Le combat du salaire minimum est donc l'affaire de tous. Une affaire de solidarité entre travailleurs. On peut en faire une source de division programmée. A qui profiterait-elle?

Vivian Bologna

Les camions et les Alpes

Il y a 20 ans, le peuple décidait de limiter les nuisances du trafic à travers les Alpes. Il acceptait l'initiative des Alpes, puis, quatre ans plus tard en pleine cohérence, la redevance poids lourds à la prestation et le financement des transversales ferroviaires de base transalpines. Ainsi, le peuple a assumé toutes les conséquences d'une vision de progrès à long terme: la Suisse accepte tout le trafic qui lui revient par sa situation sur le continent, mais elle le veut à terme sur le rail et elle en paye seule l'infrastructure nécessaire sur son territoire, en tant que contribution au réseau européen. Aujourd'hui, quel bilan tirer? Durant la période, l'Europe des 12 a évolué en Europe des 28, la mondialisation a conduit à la disparition de l'industrie lourde sur notre continent, et si le corridor Rotterdam-Gênes qui traverse notre pays dessert toujours les régions les plus dynamiques, il y en a beaucoup d'autres qui s'éveillent. Par conséquent, en Europe, les investissements se dispersent. Et le réseau autoroutier continental se développe plus vite que le réseau ferroviaire. Le parc des camions européens évolue aussi: près de 80 % sont maintenant des flottes de semi-remorques indépendantes des tracteurs, ce qui améliore la rentabilité par rapport au camion-remorque de l'époque, alors que le container maritime triomphant démontre la réalité de la mondialisation. A travers les Alpes, le trafic global a augmenté via l'Autriche et la Suisse; il stagne via la France. Pour le rail seul, il est en baisse marquée entre la France et l'Italie, en hausse légère via l'Autriche et la Suisse.

Mais à travers notre pays, la part du rail est deux fois plus importante que celle de la route (avec un demi-tunnel de base seulement, en terme de capacité supplémentaire par rapport à 1994). Cette part suisse dépasse le total via la France et l'Autriche. Grâce à l'initiative des Alpes, la Suisse montre donc le bon exemple: l'objectif supérieur de la protection des Alpes et de la population qui y vit est en bonne voie. Mais il reste à faire le gros morceau: terminer et mettre en service en 2017 et 2019, la seconde composante helvétique, le tunnel de base du Gothard, puis du Monte Ceneri, avec la mise au gabarit de 4 m des voies d'accès; simultanément, il faudra assurer la rénovation sur plusieurs années du tunnel routier actuel (une démonstration obligatoire de la complémentarité rail/route!). Ensuite seulement, les infrastructures de « l'effacement des Alpes » pour le transit ferroviaire seront en service et les capacités seront disponibles pour transférer à des prix concurrentiels la plus grande part du trafic routier marchandises. Encore faudra-t-il que l'Europe et les pays voisins fassent leur part. On en est très loin. Si du côté allemand on peut espérer la mise en service des deux dou-

bles voies de Karlsruhe à Bâle à l'horizon 2018, du côté italien par contre, c'est la soupe à la grimace. La mise au gabarit de 4 m de la ligne à voie unique de Luino jusqu'au terminal de Busto Arsizio est certes prévue, mais le gouvernement italien qui avait accepté le financement suisse en janvier a démissionné en février. Quant au sud du Simplon, les conditions d'exploitation déplorables actuelles, qui excluent toutes possibilités d'extension du trafic, risquent de durer encore longtemps. Là, ce n'est pas l'ampleur des travaux qui fait obstacle (ils sont moins importants que ceux de la ligne de Luino et la Suisse est prête à y participer à hauteur de 50 millions). C'est la volonté de les entreprendre. Pour les années à venir, les points délicats sur le corridor Rotterdam-Gênes ne seront pas en Suisse, mais en Europe. En Italie principalement pour ce qui est des seules infrastructures ferroviaires, et aussi au nord et au sud s'agissant de terminaux performants pour trains de 750 m, voire 1000 m. Avec une telle offre, le transfert du transit sur le rail se ferait au meilleur coût, donc avec beaucoup plus d'efficacité. A quand de nouveaux pourparlers avec l'Union européenne? Le progrès pour les deux partenaires est à portée de main.



Michel Béguelin

Les feux sont au vert pour la CCT TransN: le SEV et la direction trouvent un accord pour les services de piquet

Un certain soulagement est de mise dans les négociations de la toute première CCT TransN. La direction et le SEV ont en effet trouvé un accord concernant les services de piquet (voir *contact.sev* n° 3/14).

La direction avait proposé une indemnité de 450 fr./semaine. Une proposition que les collègues sur le terrain étaient prêts à accepter si l'entreprise était disposée à compléter l'annexe 8 de la CCT de quelques points. « C'est chose faite. La direction, que nous avons rencontrée le mercredi 19 février, a accepté nos quatre principales revendications », se réjouit le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique. Ainsi, le temps

d'intervention et les suppléments CCT seront notés dans le compte individuel des heures supplémentaires (les compensations en temps libre seront attribuées d'entente entre l'employeur et l'employé); la moyenne théorique de temps de travail journalier pour les collaborateurs assurant du service de piquet sera de 492 minutes, sans prendre en compte les temps d'intervention et les éventuelles majorations de temps. Chaque collaborateur assurant le service de piquet aura droit à 64 jours de repos et 52 jours de compensation par année, histoire que les jours libres obtenus en raison du service de piquet soient ajoutés aux 116 jours de congé

annuel. Enfin, le collaborateur pourra choisir entre une semaine complète de service de piquet ou des jours isolés. La direction a toutefois refusé d'arrondir à l'heure supérieure lorsque l'indemnité de 450 fr. est convertie en temps sur la base d'un salaire horaire de 35 fr.

Autre bonne nouvelle: les cadres N-2 qui ne sont pas syndiqués devront désormais participer financièrement à l'application de la CCT, à l'instar des autres employés non syndiqués. La CCT TransN est donc quasiment sous toit. « Nous allons procéder à la relecture du texte début mars et finaliser la CCT le 28 mars. Nous pourrions alors

organiser la votation générale SEV en avril. Si elle est adoptée, nous pourrions la signer à fin avril », se

félicite Jean-Pierre Etique.

Vivian Bologna

À LA CHAUX-DE-FONDS

La situation semble se détendre à La Chaux-de-Fonds après la séance qui a réuni les partenaires sociaux le 26 février autour de la question des horaires. « Toutefois, il faudra que la nouvelle organisation soit mise en place le 1^{er} avril au plus tard, indique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV. Les collègues ne sauraient attendre un mois de plus. Personne n'a intérêt à ce que la situation actuelle se poursuive. En effet, entre janvier et février, l'entreprise a dû faire appel à 29 reprises à des retraités et 43 jours de repos et/ou de vacances ont été supprimés pour assurer l'exploitation. Outre les désagréments au personnel, cette organisation a coûté plus d'un millier de francs à l'entreprise: vu l'effectif actuel, l'organisation présentée par le SEV permettrait d'améliorer la situation. »

Branche Bus-GATU

« Pas de mobilisation sans démocratie ni indépendance »

Une soixantaine de collègues de la branche VPT Bus-GATU ont rallié Olten le 26 février pour parler d'appels d'offres, de LDT et des priorités de la branche. Le récit du combat des employés des TPG a fait vibrer l'assemblée.

« Levez-vous! » En désignant la dizaine de militants de la section SEV-TPG, son président, Vincent Leggiero, a mis un visage sur le conflit qui secoue depuis des mois les transports publics genevois (TPG). Le président a tenu à les remercier devant une assemblée de la branche Bus-GATU suspendue à ses lèvres: « C'est grâce à eux si on en est là! »

Depuis le 20 février, la section SEV-TPG négocie en bilatérales avec la direction, sans les deux autres syndicats, Asip et transfair. « Devant la chambre de relations collectives de travail, on a gagné le droit de négocier sans les parasites. »

Chaque lutte a son histoire

Mais avant de rendre hommage à ces hommes du terrain, Vincent Leggiero a rappelé que chaque



Le comité de branche Bus-GATU se compose désormais de Peter Bernet, René Taglang, Vincent Leggiero, Claude Tollet et Johan Pain (de gauche à droite).

lutte a son histoire et qu'on ne peut pas généraliser. Le conflit genevois puise ses racines en 2010 déjà. Des définitions de roulement insatisfaisantes qu'une consultation du personnel est venue confirmer. « Nous avons vu des collègues tomber en dépression alors qu'ils conduisaient depuis plus de 30 ans. On a vu des collègues souffrir de problèmes de concentration. On a constaté les symptômes d'une dégradation des conditions de travail des conducteurs. Et pendant ce temps-là, les deux autres syndicats ont soutenu la direction en estimant qu'il n'était pas nécessaire de négocier avec

elle. Alors le SEV est sorti de la commission des horaires », a raconté Vincent Leggiero. A suivi un préavis de grève plébiscité par plus de 80% des votants SEV, légitimé par les autres employés de l'exploitation dans des proportions semblables. Confirmant le bien-fondé de la stratégie de la section genevoise du SEV. « Mais il n'y a pas de mobilisation sans démocratie, ni sans indépendance. Nous avons toujours travaillé sur la base des mandats que nous avons reçus de nos membres, a rappelé le président. Et l'indépendance de notre section, elle se manifeste par le travail que

nous effectuons. Chaque collègue des TPG travaille 1 minute par jour en plus. C'est la minute syndicale. Ce temps est ensuite utilisé par les syndicats. C'est donc à nos collègues que nous devons rendre des comptes, pas à la direction! » Une attitude qui se traduit par des adhésions en hausse. « 120 nouveaux membres en un mois et demi. Nous avons fait la démonstration que nous défendons les collègues et ils ont confiance en nous », a assuré Vincent Leggiero, désormais à la tête d'une section de plus de 700 membres. Son récit a galvanisé les quelque 60 membres présents à Olten

mercredi dernier. La situation genevoise est suivie de près par les autres collègues et par le comité central VPT.

Son président Gilbert D'Alessandro avait d'ailleurs félicité les collègues pour leur engagement durant la campagne FAIF. « Lors de la manifestation du 21 septembre contre les rentes volatiles, on était moyen. Par contre, 50% des sections VPT étaient présentes sur le réseau pour tracter en faveur de FAIF. C'est énorme! Il est nécessaire de penser à la relève et de l'intégrer dans les comités. »

Il a aussi exhorté les membres à participer à l'assemblée des délégués le 22 mai prochain. Les inscriptions courent jusqu'au 25 mars (www.vpt-online.ch).

Y a-t-il des toilettes?

L'assemblée a aussi élu René Taglang au comité de la branche. Président de la section VZO (transports publics de l'Oberland zurichois), il a déjà bien bourlingué. Il a travaillé dans la construction de voies, dans la conciergerie, dans le social et la santé... « Quand je fais quelque chose, j'y vais à fond. » Une motivation qui n'a pas échappé au secrétaire syndical Christian Fankhauser, coordinateur de la branche Bus-GATU: « On se réjouit d'avoir quelqu'un de Zurich. Les quatre coins du pays sont désormais représentés au comité. »

Un comité qui suivra attentivement les dossiers LDT, carte agression, Forum européen des transports urbains, campagne « 10 heures ça suffit » et qui devrait réactiver le dossier de la reconnaissance des compétences des conducteurs.

Enfin, autre thème brûlant, les WC: « Au 21^e siècle, en Suisse, des collègues doivent pisser dans des bouteilles! Si vous vivez des situations aberrantes, envoyez-nous des photos », a lancé Christian Fankhauser.

Vivian Bologna

RÉVISION DE LA LDT

Le gros point noir: les pauses

La révision de la loi sur la durée du travail (LDT), actuellement en consultation, a aussi fait l'objet de discussions lors de la journée de la branche Bus-GATU. Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, en a dressé les principaux changements: « Pour nous, il était important que les entreprises qui effectuent du travail lié à la sécurité doivent être soumises à la LDT. Par contre, la révision prévoit que le personnel administratif d'une entreprise de transport n'y soit

plus soumis. » Elle a mis le doigt sur le gros point noir de cette révision: la réglementation des pauses. Les patrons verraient d'un bon œil la suppression des suppléments pour pauses prises à l'extérieur. « La loi révisée est certes moins détaillée qu'aujourd'hui mais c'est dans l'ordonnance que les détails pourront être réglés. Pour nous, il est évident que ces suppléments doivent être conservés », a martelé Barbara Spalinger. vbo

LIGNES MISES AU CONCOURS

Les mises au concours des lignes de bus constituent un autre sujet d'inquiétude. Un groupe de travail a été formé au SEV pour suivre ce dossier épineux. Les conditions usuelles de la branche doivent être respectées par les entreprises qui veulent exploiter une ligne mise au concours. Quelles sont ces conditions usuelles? Pour l'instant, l'Office fédéral des transports est en train d'élaborer une nouvelle directive.

Invitée à aborder le sujet, la conseillère nationale PS et secrétaire syndicale SEV, Edith Graf-Litscher, a estimé qu'il fallait protéger les salaires par le biais des CCT cadre cantonales. Vincent Leggiero, président de la section SEV-TPG, a fustigé cette politique d'ouverture des marchés qui ne vise qu'à faire des bénéficiaires: « Au-delà des salaires, c'est le Service public qui est en question. » Quant à Christian Fankhauser, membre du groupe de travail SEV, il a dénoncé « ces cantons prêts à détruire les entreprises dont ils sont propriétaires ». Un dossier qui deviendra, à n'en pas douter, chaud-bouillant. vbo

Barbara Amsler, déléguée à l'égalité des chances au sein du SEV, part en retraite



« L'inégalité est faite de petites choses »

Durant cinq ans et demi, Barbara Amsler aura été responsable de l'égalité des chances au SEV. Point fort de son activité durant ces années, l'anniversaire de la grève des femmes le 14 juin 2011, où le SEV s'était montré très présent.

■ **contact.sev:** C'est la dernière fois que t'occupes de la Journée internationale des femmes. Qu'est-ce qui te traverse l'esprit à cette occasion?

Barbara Amsler: C'est bien dommage qu'il faille encore organiser de telles journées. Et c'est aussi dommage que

cette journée soit largement institutionnalisée. Peu participent encore et beaucoup ne savent même pas de quoi il s'agit.

■ **Le mouvement féministe est fait de rituels de la sorte: en plus du 8 mars, il y a le 14 juin, anniversaire de la grève des femmes, et depuis quelques années l'Equal Pay**

Day, qui est ici très proche du 8 mars. Y a-t-il vraiment besoin de ces rituels?

Bien sûr qu'on en a besoin! Les femmes ont peu de symboles, puisque notre culture et notre histoire sont marquées par le

« Les femmes ont peu de symboles, puisque notre culture et notre histoire sont marquées par le monde masculin. »

Barbara Amsler, déléguée à l'égalité des chances au SEV

monde masculin. La télévision suisse l'a encore montré dernièrement, avec l'émission « Les Suisses », où il n'y avait que des hommes représentés.

■ **Que signifie donc encore le 8 mars aujourd'hui?**

Son origine est incertaine, on parle parfois des Etats-Unis, parfois de la Russie. Le point commun: cette journée rappelle des grèves durant lesquelles les femmes ont lutté pour leurs droits. Mais c'est un rituel et c'est bien d'avoir de tels rituels.

■ **Ces jours-là on voit toujours les mêmes personnes.**

C'est vrai, malheureusement. Il y a certes toujours quelques nouvelles femmes présentes et quelques hommes du SEV, ce que j'apprécie beaucoup, mais de nombreuses personnes ne comprennent plus l'objectif, car nous ne luttons plus pour le droit de vote pour les femmes ou le droit à l'avortement (les exceptions confir-

ment la règle...). Il en va maintenant plutôt de petites inégalités, pas toujours visibles au premier regard, plus aussi évidentes qu'avant.

■ **Quand je regarde sur les réseaux sociaux, j'ai pourtant l'impression que les clichés concernant les femmes ont la**

vie dure. Plus que dans les années 80 ou 90.

A mon grand regret, je te donne raison.

■ **A-t-on une nouvelle façon d'appréhender cela?**

Il n'y a pas de nouvelles approches. Nous devons continuer à sensibiliser, éveiller la conscience et bien montrer ce qui cloche encore en matière d'égalité. Nous devons montrer que les rôles traditionnels ne sont pas favorables aux femmes. Mais tout ça va de pair avec l'évolution de la société qui redevient clairement plus conservatrice.

■ **Tu es chargée de l'égalité des chances au SEV depuis octobre 2008; quel est le plus gros succès obtenu?**

Je suis contente que tu me poses cette question! Ce fut clairement le 14 juin 2011: nous avons montré une bonne présence du SEV à cette occasion, d'une manière différente que les autres syndicats. Mais en

général, mon travail ne se mesure pas à quelques succès: les petites avancées comptent aussi ainsi que le fait de rester présent et actif sans discontinuité.

■ **De quoi te souviens-tu d'autre?**

Nous avons réussi à motiver quelques entreprises à entamer le dialogue sur l'égalité salariale, procédure qui est en train de se terminer. Comme on s'y attendait, il n'y a pas de grandes différences dans la branche, mais c'est tout de même une étape importante vers l'égalité salariale. De plus, les journées de formation ont toujours eu beaucoup de succès et rencontré de bons échos.

■ **Quel sera le meilleur souvenir que tu garderas en quittant le SEV?**

Ce poste est mon dernier em-

ployeur, aussi bien que mes collègues, aussi bien à l'interne que dans les sous-fédérations et organisations, me soutiennent davantage. En général, j'aurais souhaité que le sujet influence plus le quotidien.

■ **A cette fonction, tu agis à l'interne mais aussi à l'externe; tu t'adresses aussi bien à l'organisation SEV qu'aux entreprises de transports publics. Qu'est-ce qui est le plus simple?**

On ne peut pas tirer des généralités: il y a des gens qui soutiennent l'égalité à l'interne et à l'externe et il y en a d'autres qui ne la soutiennent pas, des deux côtés. C'était plus simple de faire quelque chose à l'interne, puisque j'étais plus proche.

■ **Le 9 février, Bâle-Ville devenait le premier canton à**

« J'aurais voulu que l'égalité soit moins un produit de niche et que mes collègues, aussi bien à l'interne que dans les sous-fédérations et organisations, me soutiennent davantage. »

introduire des quotas féminins d'au moins 30% dans les conseils d'administration des entreprises où il est majoritaire. Comment juges-tu cette décision?

■ **Dans quels domaines en attendais-tu plus?**

Bâle-Ville a toujours été un canton progressiste, également en matière d'égalité! Vraisemblablement, le bureau

J'aurais voulu que l'égalité soit moins un produit de niche et

introduire des quotas féminins d'au moins 30% dans les conseils d'administration des entreprises où il est majoritaire. Comment juges-tu cette décision?

INFO

Barbara Amsler est déléguée à l'égalité des chances au SEV depuis octobre 2008. Auparavant, cette sociologue de formation a travaillé à l'Office fédéral du personnel. Elle partira fin mars à la retraite. C'est **Lucie Waser**, 41 ans, qui lui succédera. Elle travaillera à 50% au SEV. Elle est enseignante secondaire et active depuis longtemps dans le domaine de l'égalité des chances.



Journée internationale des femmes, Journée nationale des femmes, Equal Pay Day: « Le mouvement féministe a besoin de rituels », déclare Barbara Amsler.

de l'égalité fait du bon boulot. J'espère que ce sera un signal pour d'autres.

■ **Cela signifie qu'il faut encore passer par la contrainte?**

Oui, nous avons longtemps essayé sans contrainte mais nous n'avons pas pu atteindre l'objectif. Le Dialogue sur l'égalité salariale a à nouveau montré qu'œuvrer sur une base volontaire ne mène pas au succès. J'ai toujours défendu les quotas. Beaucoup de personnes qui étaient contre auparavant ont changé d'avis, également des hommes. Les entreprises l'ont également reconnu entre-temps. Elles n'appellent pas cela des quotas, mais le terme m'importe peu finalement, c'est le geste qui compte.

■ **Dans les transports publics, il n'y a jamais un tiers de femmes dans les instances dirigeantes.**

Dans beaucoup effectivement non. Au SEV

non plus. Je crois que ce sont les CFF qui sont le plus avancés à ce propos. Les responsables du personnel ont des objectifs clairs, ce qui semble être la meilleure voie possible. Lorsqu'on le veut vraiment, cela fonctionne.

■ **De quoi te réjouis-tu, concernant ta retraite?**

Tout d'abord de mon voyage autour du monde et d'autres voyages que j'ai déjà prévus. Je ne travaillais qu'à 50%, donc je n'aurai finalement pas beaucoup plus de temps à disposition. Mais je serai plus

libre, ça oui: j'ai toujours eu du plaisir à travailler, mais c'est clairement un plus de

« **Le travail n'a jamais été pour moi la seule manière d'exister.** »

pouvoir disposer de longues périodes de temps libre. Je peux maintenant réaliser mes projets quand le temps le permet. Je continuerai bien sûr à m'engager, pour l'égalité, l'environnement ou le syndicat. Cela n'est pas nouveau pour moi car j'ai toujours su saisir les possibilités d'avoir de grandes périodes de congé, je suis donc bien préparée pour la retraite.

■ **Y a-t-il un endroit particulier à propos duquel tu t'es toujours dit: lorsque j'aurai du temps, j'irai là?**

Cela fait déjà longtemps que j'avais planifié ce tour du monde, par exemple le trajet en Transsibérien. Le défi de ce voyage, c'est que je vais faire le tour du monde sans prendre l'avion. Ensuite, j'aimerais apprendre à connaître encore mieux la Scandinavie et l'Europe de l'Est.

■ **Tu prévois un tour du monde. En 80 jours?**

Non, plutôt en 80 semaines... Je pense que ça va prendre un an et quart. Mais j'aimerais être de retour le deuxième hiver, car je sais déjà que l'hiver va me manquer.

■ **Et qu'est-ce qui te manquera en pensant à ta vie professionnelle?**

Les collègues, le réseau professionnel, certains lieux dans lesquels je ne reviendrai pas. Je ne m'impatisais pas d'être à la retraite et, d'autre part, le travail n'a jamais été pour moi la seule manière d'exister. Des choses vont me manquer, c'est certain, et j'essaierai de les garder en mémoire.

■ **Pourrais-tu t'ennuyer?**

Pas trop. Peut-être si le temps reste couvert très longtemps l'hiver...

■ **Et du coup tu partirais en voyage?**

Ça ne fonctionne pas toujours comme ça, si spontanément. J'irais au cinéma, je lirais, je rencontrerais des amis... ou je nettoierais mon appartement!

Baptiste Morier a été engagé au secrétariat régional de Lausanne pour une période de deux ans

Un marin syndicaliste et cycliste

Baptiste Morier a travaillé à la CGN jusqu'en 2012. Il est entré au SEV en août 2013, pour soutenir Olivier Barraud dans l'encadrement de ses ETC, ce dernier ayant été appelé en renfort à Berne pour les négociations de la CCT CFF.

■ **contact.sev:** Tu es un passionné de navigation. Que fais-tu dans le bureau d'un syndicat?

Baptiste Morier: Je suis en effet féru de navigation, j'ai le virus, comme on dit. Mais au sein de la compagnie pour la-



«Je teste toutes sortes de vélos différents, plus performants et plus adaptés que les vélos classiques.», Baptiste Morier, ici avec son vélo couché.



Baptiste Morier travaille au secrétariat régional de Lausanne.

quelle je travaillais, je me suis heurté à certaines difficultés et des désillusions. L'arrivée des navibus sur le lac par exemple

a fâché tout le monde, personnel, riverains, passagers, y compris les autres utilisateurs du lac. Je me suis battu contre ces choix stratégiques de l'entreprise, que j'estimais erronés. Les navibus sont notamment une hérésie écologique selon moi, car ils consomment énormément de carburant. Mais t'essaies durant un moment de faire changer la vision à l'interne, puis au bout d'un certain temps, tu te fatigues. Et comme je suis un idéaliste, j'ai démissionné, par conviction. Je me suis offert cette démission pour mon anniversaire en 2012. A part ça, je me suis syndiqué au SEV avant même d'être membre permanent de la compagnie, ce qui ne se faisait pas avant notre volée. J'ai ensuite été secrétaire du groupement du pont, un des groupements de la section, puis j'ai intégré le comité. J'entendais alors beaucoup de gens se plaindre d'un manque de communication, de dialogue, j'entendais des souffrances. J'ai constaté un manque de soutien dans les contacts avec les clients qui se plaignent. On donne vite raison au client en lui refilant une carte journalière. On manque ainsi, selon moi, de reconnaissance envers le personnel. J'étais déjà un peu une sorte d'écrivain public pour les collègues, je les aidais à rédiger des courriers, à les «dépa-

tuiller» dans leurs problèmes administratifs. J'ai toujours aimé dépanner les gens. De plus, j'avais bien envie d'approfondir certains dossiers, ce qui m'était difficile comme militant. Je voyais Olivier fonctionner et ça m'a donné envie.

■ **Et comment as-tu accosté au SEV?**

Je connaissais Olivier Barraud qui était notre secrétaire syndical et j'avais très envie de travailler avec lui. Je travaillais au SSP depuis 6 mois lorsqu'une annonce a paru pour un poste limité à deux ans. J'ai sauté sur l'occasion. J'avais un plaisir fou au SSP, mais le taux de syndicalisation dans les sections que j'encadrais (communes et institutions parapubliques) était très bas. C'était un choc par rapport au SEV et plus particulièrement dans la navigation.

■ **Pourquoi ne pas avoir tenté d'aller travailler pour une autre compagnie de navigation?**

Les conditions de travail auraient été les mêmes. Et il faut avouer qu'il est difficile de

concilier navigation et vie de famille: pas de vacances l'été, horaires irréguliers, tours du soir, etc.

■ **Quels contacts gardes-tu avec le lac et la navigation en général?**

Je reste actif au sein du sauvetage sur le lac à Cully (VD). Je fais mes deux week-ends de piquet par année. Je n'ai pas mon propre bateau mais j'emène souvent mes enfants naviguer sur le lac.

■ **Et si ton contrat au SEV n'est pas prolongé, que feras-tu? Tu as des idées?**

J'aimerais beaucoup rester au SEV, mais je me verrais aussi assez bien développer quelque chose dans le domaine de la mobilité douce. Je teste, avec mon épouse et mes enfants, toutes sortes de vélos différents, plus performants et plus adaptés que les vélos classiques. Nous habitons en pleine campagne et n'avons qu'une voiture, l'objectif étant de vivre sans voiture à moyen terme. J'utilise un vélo couché pour me rendre à la gare à 10 km de chez moi. L'été passé, en famille, nous avons roulé 700 km, de Bâle à Orléans, avec ce genre de vélos. J'aimerais bien aussi électrifier un vélomobile. Et motiver d'autres personnes à s'y mettre!

Propos recueillis
par Henriette Schaffter

BIO

Baptiste Morier a 35 ans, est marié, papa de 2 enfants de 5 et 3 ans et habite à Middelburg (FR).

Il est né au Venezuela, puis a grandi sur l'île de Trinidad, dans les Caraïbes anglophones. A 8 ans, il revient en Suisse, dans le canton de Vaud. Après les années d'école obligatoire, il suit le gymnase puis commence le droit à l'université. Il se passionne alors pour la sociologie du crime. Le droit ne lui plaisant pas plus que ça, il opte pour les sciences sociales, qui lui permettent d'envisager un master en criminologie. Mais arrive l'Expo.02, qui recherche des pilotes pour les bateaux solaires sur l'arêteplage de Morat. La passion de la navigation s'avère alors tellement forte pour Baptiste qu'il passe son premier permis professionnel, d'automne 2001 au printemps 2002, ce qui lui permet d'accueillir et transporter 60 personnes sur son bateau. Il est engagé pour l'Expo.02 d'avril 2002 à octobre 2002. C'est alors qu'il se rend compte: «c'est

naviguer que je veux», explique-t-il. Il termine tout de même sa licence en sciences sociales. «J'ai passé le permis bateau avant le permis voiture. J'ai fait l'armée dans la marine suisse, sur le lac des Quatre-Cantons. Cette passion vient bien sûr de mon enfance dans les Caraïbes. J'ai passé Noël et Pâques sur des bateaux», explique-t-il.

En 2004, il commence à travailler à la CGN à 80%. L'hiver, il est employé à l'atelier Zodiac, pour la révision et le contrôle des radeaux de sauvetage. Il passe ainsi 9 ans à la CGN, tout d'abord comme batelier, puis comme contrôleur et finalement comme pilote. Il a donc passé son premier permis fédéral, qui lui permet de transporter 300 personnes.

En 2012, il démissionne suite à des désillusions sur sa place de travail (voir interview) et il entre en août 2013 au SEV, en tant que secrétaire syndical au secrétariat régional de Lausanne, pour un mandat limité à deux ans.

Transports publics genevois

Le salaire au mérite enterré !

CONFLIT

Poursuite des pourparlers

Réunis devant la Chambre de relations collectives de travail (CRCT) mardi matin, le SEV et la direction des TPG ont décidé de poursuivre les pourparlers (négociations) pour l'amélioration des conditions de travail au sein de l'entreprise. Comme le souhaitait le SEV, les futures séances se dérouleront sans les deux autres syndicats, Asip et transfair. La confidentialité n'étant désormais plus de mise. La section SEV-TPG informera le personnel TPG prochainement.

Les employés des TPG peuvent se réjouir! Le salaire au mérite envisagé dans le cadre de la révision du statut passe à la trappe. C'est l'une des améliorations obtenues grâce à leur détermination et au SEV.

«Le salaire ne dépendra pas des évaluations. Les collègues et le comité de la section SEV-TPG se sont battus pour cela et nous l'avons obtenu», sourit Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV.

Même si les négociations ne sont pas terminées, les représentants du personnel (SEV en tête, Asip et transfair) ont donc pu préciser le sens des évaluations: «Celles-ci doivent avoir pour objectif l'amélioration des prestations par le biais de formations si des insuffisances sont constatées», explique Valérie Solano.

Dans le même registre, la procédure disciplinaire a été clarifiée. «Désormais, en cas de problème, il s'agit d'abord d'éclaircir s'il y a eu erreur ou pas et, le cas échéant, d'ouvrir une enquête disciplinaire. Les conventions d'ob-



Les employés avaient donné mandat au SEV de défendre leurs intérêts dans les négociations sur le statut.

jectifs ne devront pas avoir fonction punitive mais de soutien à l'employé», poursuit Valérie Solano. Autre nouvelle réjouissante: le statut prévoit la réintégration pour les licenciements abusifs.

En outre, une solution supportable a été trouvée à la consommation problématique de psychotropes, pour laquelle la législation fédérale s'est durcie: une sanction ne sera possible que si un conducteur est sous l'effet du psychotrope.

Et les retraités?

«Nous demandons que les retraités des TPG bénéficient toujours d'un abonnement gratuit sur le réseau gene-

vois», indique Valérie Solano. La balle dans le camp du conseil d'administration.

Ajoutons encore que les maladies professionnelles seront à l'avenir traitées comme les accidents professionnels, ce qui ne limite pas les indemnités à 730 jours.

A noter aussi que les employés pourront continuer à exercer une fonction publique.

Pour le congé paternité de 20 jours (3 actuellement) demandé par les représentants du personnel, il faudra attendre la réponse du conseil d'administration. Sera-t-il en phase avec les réalités familiales d'aujourd'hui?

Vivian Bologna

Elections au conseil d'administration

Le Conseil d'Etat a avancé les élections au conseil d'administration des TPG. Au lieu d'avoir lieu en mai, elles auront lieu en avril. Les listes des candidats pour les trois postes qui reviennent au personnel doivent être déposées d'ici le 7 mars. Pour mémoire, deux des trois sièges du personnel sont réservés à la technique et à l'exploitation, le 3^e revenant à l'administration et aux cadres.

Le règlement d'élection a été modifié, assoupli même: s'il fallait être Suisse et résider sur sol helvétique auparavant et travailler à 100% aux TPG, il en va autrement cette année. Il n'est pas nécessaire de vivre en Suisse pour être élu et un pensum de 50% suffit pour être candidat. Il faut aussi fournir un extrait de casier judiciaire. Du côté du SEV, François Sottas se représente pour un nouveau mandat.

Tous les candidats du SEV seront présentés dans notre édition du 20 mars. Ceux-ci auront en outre arpenté tous les couloirs et les dépôts pour tenter de convaincre un maximum d'employés. Une commission électorale sera créée et une commission de recours sera désignée.

20 ans après son adoption en votation populaire, l'Initiative des Alpes fait face à un nouveau défi

«Afin que les capacités du rail soient utilisées au mieux, il faut d'autres mesures.»

Alf Arnold, directeur de l'association Initiative des Alpes



Une épine dans le pied de la politique des transports

Une épine dans le pied. C'est l'image qu'avait attribuée l'ancien ministre des transports Moritz Leuenberger en 2009 à l'association « Initiative des Alpes ». Depuis un quart de siècle, la politique des transports doit compter sur une association d'idéalistes qui se bat pour protéger l'espace alpin contre les effets négatifs du trafic de transit et le préserver en tant que milieu vital en s'appuyant principalement sur deux mesures: le transfert du trafic marchandises de la route au rail et l'interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit dans l'espace alpin.

Il y a 25 ans, le 25 février 1989, était créée l'association Initiative des Alpes qui a lancé une initiative populaire du même nom. Cinq ans plus tard, le 20 février 1994, le texte est adopté à la surprise générale par 51,9% de la population, ainsi que 13 cantons et les 6 demi-cantons.

«C'était comme la victoire de David contre Goliath», se sou-

vient le président de l'association Fabio Pedrina, en observant qu'à l'époque les auteurs du texte avaient dû affronter les pouvoirs politiques, institutionnels et économiques, unis contre l'initiative.

Ce oui du peuple ne fut que le début des actions de cette association atypique. Ses défenseurs n'ont pas seulement obtenu un article constitutionnel;

ils voulaient aussi assister à son application.

La difficulté du transfert modal

Une entreprise difficile puisque le texte de l'initiative (voir l'encadré ci-dessous) exige la limitation des conséquences du trafic de transit en transférant le trafic marchandises de la route au rail au plus tard dix ans après l'adoption de l'initiative. Outre les difficultés liées à l'objectif lui-même, découlant de la hausse du trafic routier et de la nécessité de convaincre les pays voisins, l'association a dû composer avec les opposants à l'initiative. Une année à peine après l'adoption de l'initiative, le Conseil national a rejeté par vote à l'appel nominal une initiative parlementaire PDC demandant l'annulation de l'Initiative des Alpes.

La RPLP

Un premier pas important a été réalisé en 1998, lorsque le peuple a approuvé la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) qui, avec l'augmentation de la productivité du rail, aurait dû, selon le gouvernement, favoriser le transfert de la route au rail. Une année

plus tard, dans le cadre des accords bilatéraux avec l'Union européenne, fut élaboré celui sur les transports terrestres, avec lequel l'UE a admis le principe de la RPLP, ainsi que l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les poids lourds.

En contrepartie, l'UE a obtenu l'augmentation progressive de 28 à 40 tonnes. En Suisse, la loi sur le transfert de la route au rail prévoyait un objectif chiffré: d'ici à 2009, deux ans après l'ouverture du Lötschberg, pour le transport lourd de marchandises à travers les Alpes par les routes de transit, l'objectif est de ne pas dépasser 650 000 courses annuelles. Les accords bilatéraux ont été adoptés l'année suivante. L'association de l'Initiative des Alpes a demandé des mesures d'accompagnement, jugeant insuffisants les moyens prévus par le gouvernement pour atteindre l'objectif. L'introduction de la RPLP aura été mise en place par étapes et aura atteint son maximum en 2008. Un montant insuffisant pour compenser la hausse de productivité qu'a permise le passage de 28 à 40 tonnes, comme l'illustre le graphique ci-contre.

En 2001, Fabio Pedrina a déposé un postulat au Conseil national demandant la mise sur pied d'une bourse du transit alpin. Voici comment elle fonctionne: les instances politiques définissent le volume de trafic à ne pas dépasser pour les différents axes alpins (contingents). Les trajets autorisés dans le cadre des contingents sont mis aux enchères quotidiennement dans le cadre d'une bourse Internet. Pour qu'un poids lourd puisse emprunter un passage alpin, le transporteur doit présenter une autorisation de transit. Le prix de cette autorisation se situe à un niveau proche de celui du transport ferroviaire. Dès qu'il est plus élevé, le transport par le rail est plus avantageux. Etant donné que la vente aux enchères se déroule sur Internet, elle est ouverte à tous, sans discrimination.

Une proposition que l'association a soumise régulièrement. Elle serait applicable dans tout l'arc alpin, puisque compatible avec la RPLP mais aussi avec son homologue autrichienne (MAUT) et les péages des tunnels français entre l'Italie et la France.

Mais cette bourse n'a pas encore vu le jour malgré la pres-

CONSTITUTION FÉDÉRALE

Art. 84 Transit alpin

¹ La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elles ne portent pas atteinte aux êtres humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.

² Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables. Elles doivent être précisées dans une loi.

³ La capacité des routes de

transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.

Art. 196 Dispositions transitoires de l'article 84

Le trafic de transit des marchandises doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle a été adoptée l'initiative populaire pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit.



Le transit poids lourds doit être réglementé. L'initiative des Alpes peine à être appliquée et a subi plusieurs attaques en règle.

sion mise sur les autorités. La non-compatibilité de la bourse avec les normes européennes constitue le principal argument avancé pour s'y opposer. Pourtant de nombreuses études attestent du contraire. En 2007, l'Office fédéral du développement territorial arrive à la con-

clusion que la bourse de transit alpin est « conforme à l'économie de marché, respecte le principe du libre choix du moyen de transport et n'est pas discriminatoire ».

Une récente étude dirigée par Astrid Epiney, directrice de l'Institut de droit européen de

l'Université de Fribourg, estime que « d'un point de vue juridique, il n'y a aucun obstacle à l'introduction d'une bourse de transit, pour autant que les pays alpins en aient la volonté politique ».

« Si l'on souhaite un transfert concret du transport de marchandises de la route au rail, ce qui aurait un impact réel sur l'environnement des régions concernées, il n'y a pas d'autres solutions qui aient une efficacité comparable à la bourse de transit alpin », affirme Astrid Epiney dans ses conclusions.

Eternels reports

La non-adoption de la bourse de transit alpin a donc freiné la politique de transfert de la route au rail. Au lieu de se montrer déterminé, le Conseil fédéral s'est contenté de prendre acte, de sorte que, en juin

2007 – en même temps que l'ouverture du Lötschberg – il a reformulé la loi sur le transfert des marchandises. L'objectif des 650 000 courses annuelles a été jugé impossible à atteindre d'ici 2009 et a été repoussé à 2019, soit deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Le Conseil fédéral avait alors qualifié la bourse de transit alpin de « nouvel élément clé » du transfert de la route au rail.

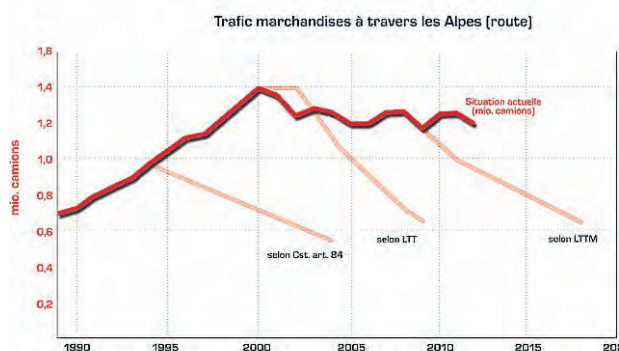
Fin 2013, le Conseil fédéral a publié un nouveau rapport sur le transfert de la route au rail. Un rapport qui sent la résignation. Au lieu de l'objectif intermédiaire d'un million fixé dès 2011, 1,2 million de poids lourds ont traversé les Alpes en 2012 et le gouvernement a indiqué clairement ne pas être en mesure d'arriver à l'objectif de 650 000 d'ici 2018. Concernant la bourse de transit alpin,

le communiqué du Conseil fédéral se limite à ceci: « L'introduction d'une bourse de transit alpin a reçu un accueil peu favorable de nos voisins et de l'UE. » L'initiative des Alpes ne baisse pas les bras pour autant et se prépare à une nouvelle et dure bataille.

Augmentation de la capacité des routes

L'interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit dans les régions alpines, adoptée par le peuple, a elle aussi subi des attaques en règle: des tentatives d'annulation en passant par des manœuvres de contournement. En 1994 déjà, à peine quatre mois après le oui populaire, lorsque le Parlement a adopté une loi permettant la construction de l'autoroute A9 dans le Haut-Valais.

Suite en page 12



En observant la courbe du nombre de camions traversant les Alpes, on constate qu'il y a encore du travail.

Suite de la page 11

Par la suite, le Parlement a repoussé deux initiatives qui demandaient de doubler le tunnel du Gothard, ainsi que la «révision» de l'article constitutionnel adopté par le souverain.

Au début des années 2000, fut déposée l'initiative parlementaire «Avanti» visant à assouplir les dispositions empêchant la hausse de la capacité.

Au cours des débats, le Parlement est même allé plus loin en inscrivant la nécessité d'augmenter la capacité autoroutière du Gothard. L'initiative parlementaire Avanti a donc été retirée au profit de ce qui était devenu un contre-projet direct à l'initiative des Alpes. L'association éponyme a donc dû reprendre le chemin de la lutte et assumer une nouvelle campagne nationale. Une bataille gagnée haut la main en février 2004 puisque 62,8% des Suisses et tous les cantons ont rejeté le texte qui leur était soumis, confirmant ainsi leur attachement aux Alpes.

Une nouvelle menace a toutefois pointé à l'horizon: la nécessité d'assainir l'actuel tunnel du Gothard engendrant sa fermeture durant de longs mois.

Selon les défenseurs de la route, ce chantier justifierait la construction d'un deuxième tube dans lequel pourrait être dévié le trafic pendant les travaux. Une fois que l'assainissement serait achevé, les deux tubes seraient utilisés, à raison d'une voie par tunnel, histoire de maintenir les limites de capacités actuelles.

Cette option a été confirmée par l'ancien conseiller fédéral Moritz Leuenberger lors des festivités organisées pour les 20 ans de l'initiative des Alpes et les 15 ans de son

adoption en mai 2009, sans pour autant convaincre outre mesure l'association.

Celle-ci a donc élaboré une proposition pour la gestion du trafic durant la fermeture du tunnel et a tenté par tous les moyens de convaincre le DETEC du non-sens financier et politique de la réalisation d'un second tube autoroutier. Après avoir longtemps soutenu que les travaux d'assainissement pourraient être réalisés sans la construction d'un deuxième tube, le Conseil fédéral a changé d'avis en juin 2012.

En septembre 2013, il a confirmé son intention dans le message qu'il a transmis aux Chambres fédérales.

En route pour un référendum

L'association de l'initiative des Alpes se prépare à la bataille finale. Elle a déjà annoncé qu'elle lancerait le référendum si le Parlement devait voter le doublement du tunnel du Gothard. Selon elle, la fermeture du Gothard pourrait justement être l'occasion idéale pour relancer le transfert de la route au rail.

Au contraire, une fois que le deuxième tube aura été construit, il serait extrêmement difficile de réussir à conserver la limitation de la capacité à deux voies seulement, au lieu des quatre potentielles. La pression internationale grandirait assurément, selon l'association. L'ouverture des quatre voies achèverait tout espoir de transférer le trafic de la route au rail.

C'est pour cette raison que l'association a rallié la place Fédérale le 20 février dernier, exactement 20 ans après le vote populaire, histoire de rappeler, une énième fois, les exigences posées par le texte adopté par les Suisses.

Pietro Gianolli/vbo

«Le rail a depuis longtemps la capacité du transfert»

Depuis 1995, l'association de l'initiative des Alpes est dirigée par l'Uranais Alf Arnold. Interview.

■ **Alf Arnold, pensez-vous encore que l'objectif des 650 000 poids lourds annuels puisse être atteint un jour?**

Cela dépend de la volonté et des priorités politiques du Conseil fédéral et du Parlement. Le rail aurait depuis longtemps la capacité du transfert. Les tunnels de base du Gothard, du Ceneri et le corridor de 4 mètres amélioreront encore la situation. Mais pour que les possibilités qu'offre le rail soient utilisées au mieux, il faudrait d'autres mesures dans le domaine de la politique des transports.

■ **Le Conseil fédéral estime qu'un second tube au Gothard sans pour autant augmenter la capacité respecterait la Constitution. A priori, c'est plausible. L'Initiative des Alpes est d'un autre avis...**

Car le second tube augmente la capacité, au moins du point

de vue du potentiel. Si celui-ci n'est pas utilisé ne joue pas de rôle sur le plan constitutionnel, dont l'article 84.3 dit ceci: «La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée.» Notre avis est partagé par plusieurs professeurs de droit.

■ **L'Initiative des Alpes a demandé une bourse du transit alpin. Le Conseil fédéral a, dans un premier temps, préparé les bases légales nécessaires, avant d'annoncer que ni l'UE, ni les pays limitrophes n'étaient prêts à l'accepter. Qu'en pensez-vous?**

Les régions alpines concernées par le transit demandent depuis des lustres une telle bourse, comme en témoignent des décisions des parlements du Tyrol et du Haut-Adige. Le dernier gouvernement autrichien avait d'ailleurs repris cette idée dans son programme. Une analyse demandée par le Tyrol et le Trentin-Haut-Adige confirme que, contrairement à ce qu'affirme le Conseil

fédéral, la bourse du transit alpin est compatible avec le droit européen. L'expertise indique uniquement la nécessité de modifier l'accord sur les transports terrestres qui offre une plus grande marge de manœuvre à l'UE qu'à la Suisse. Le Conseil fédéral devrait donc s'attaquer à ce dossier sérieusement, comme le demande une motion adoptée par les Chambres fédérales.

■ **Vingt-cinq ans après, malgré les déceptions et les frustrations, votre association ne baisse pas les bras. Au contraire. Quel est votre secret?**

Je pense que cela dépend du grand nombre de personnes engagées et consciencieuses, qui apportent un soutien financier. Cela nous permet d'avoir un secrétariat professionnel et des représentants au Tessin et en Suisse romande pour que les décisions populaires puissent être concrétisées.

Gi/vbo

BIO

Alf Arnold est né en 1950, est marié et a deux enfants. Après une formation de bibliothécaire, il a travaillé comme chercheur pour la presse, journaliste et responsable du domaine transports à l'ATE. Il a œuvré pour plusieurs initiatives populaires concernant la politique environnementale et énergétique. Depuis dix ans, il siège au Grand Conseil uranais sous la bannière des Verts.



L'association a toujours fait preuve d'imagination pour promouvoir sa cause. Les actions originales qu'elle a menées, à l'instar du bûcher des Alpes, en témoignent.

Salaires minimums – lancement de la campagne

CCT: un verre à moitié vide

Le médiocre taux de couverture des CCT rend d'autant plus nécessaire l'instauration d'un salaire minimum légal.

Les salaires minimaux sont loin d'être nouveaux en Suisse. Ils ont même fait leurs preuves depuis longtemps dans différentes branches, grâce aux conventions collectives de travail (CCT) déclarées de force obligatoire. Notamment dans la construction et l'hôtellerie-restauration où, ces dernières années, d'énormes progrès ont été réalisés en matière de rémunération. Les salaires minimaux inscrits dans les CCT constituent un garde-fou efficace contre les pressions salariales et mettent les employeurs sur un pied d'égalité face à la concurrence. C'est précisément pourquoi notre initiative exige en premier lieu que la Confédération et les cantons encouragent l'inscription dans les CCT de salaires minimaux d'usage dans la localité, la branche et la profession.

Le partenariat social – un verre à moitié vide

Or, ce n'est pas suffisant pour garantir des salaires équitables à toutes les personnes occupées en Suisse, pays économiquement fort. Car plus de la moitié des travailleurs ne sont pas soumis à une CCT prévoyant un salaire minimum. Le partenariat social tant vanté à l'heure actuelle par le camp bourgeois n'est en réalité qu'un verre à moitié vide. Beaucoup d'employeurs ne veulent toujours pas entendre parler d'une CCT. La porte est ainsi grande ouverte aux abus et aux pressions salariales. Sachant qu'une personne sur deux en Suisse n'est pas couverte par une CCT, il faut donc fixer un salaire minimum légal applicable à tous les travailleurs, comme le prévoit notre initiative.

Les bas salaires sont particulièrement fréquents dans les



Le commerce de détail est un secteur à bas salaires et qui touche plus particulièrement les femmes.

branches dépourvues de CCT déclarée de force obligatoire. Ils ne se limitent pas aux secteurs connus comme l'agriculture ou le personnel de service, les petits salaires existent aussi dans des entreprises industrielles n'étant soumises à aucune CCT. Là également, les travailleurs gagnent trop peu pour mener une existence digne. Je ne citerai qu'un exemple: la société d'appareils électroménagers Eugster/Frismag AG emploie 500 personnes en Suisse orientale. Elle produit des composantes de machines à café pour Jura, Migros, Bosch et d'autres encore. Il faut savoir qu'elle verse à son personnel de production environ 3200 francs brut par mois seulement, treizième salaire compris.

Le commerce de détail, secteur à bas salaires

Les bas salaires sont particulièrement répandus dans le commerce de détail. Là aussi, le taux de couverture des CCT est faible. Aujourd'hui, les CCT en vigueur sont conclues uni-

quement avec les grandes enseignes comme Migros, Coop ou Lidl (qui respectent déjà l'initiative sur les salaires minimums), dans les cantons de Neuchâtel et Genève et dans quelques communes romandes. Sur les 320 000 personnes occupées dans le commerce de détail, 47 000 (soit 15% ou une personne sur sept) gagnent moins de 22 francs par heure. Plus de la moitié de ces personnes ont pourtant accompli un apprentissage. La pratique des bas salaires est en outre un phénomène essentiellement féminin, touchant 39 000 femmes. Notre initiative constitue donc aussi un moyen efficace de réaliser enfin une importante avancée sur le terrain de l'égalité entre les sexes.

La situation est particulièrement choquante dans les magasins de vêtements et de chaussures, où le patronat est particulièrement réfractaire à la conclusion de CCT. Un quart de ce personnel y gagne un salaire inférieur à 22 francs. Et il ne s'agit pas de petites boutiques locales. La main-d'œuvre

concernée travaille le plus souvent dans les succursales de chaînes aussi connues que Bata, Reno, Tally Weijl ou Zebra, pour n'en citer que quelques-unes. Ou Yendi qui, en 2013, versait à Berne des salaires bruts de 3200 francs. D'où un contraste saisissant avec la fortune colossale amassée par de nombreux propriétaires de chaînes de vêtements et de chaussures. Les familles Bata, Deichmann (Dosenbach et Ochsner) et Breninkmeijer (C&A), ou encore Amancio Ortega (propriétaire de Zara), possèdent des fortunes se chiffrant en milliards. Je pourrais encore vous citer de nombreux noms, tant le créneau s'avère lucratif. Il est donc absolument juste que les personnes qui contribuent au quotidien à cette richesse en perçoivent enfin une part plus conséquente, sous la forme d'un salaire minimum de 22 francs par heure ou 4000 francs par mois.

Un salaire minimum pour protéger les salaires

Il est non seulement urgent,

mais aussi parfaitement raisonnable d'un point de vue économique de corriger les salaires dans le commerce de détail et dans toutes les autres branches concernées. Dans un pays aussi riche que la Suisse, tous les travailleurs doivent recevoir un salaire équitable, qui leur permette de vivre. Et comme beaucoup d'employeurs refusent de négocier une CCT comportant un salaire minimum, la voie légale est la seule possible. L'initiative sur les salaires minimums contribue également à la protection des salaires. Elle fixe une limite en dessous de laquelle nul n'est autorisé à descendre et prévient ainsi les abus. Les normes minimales légales en matière de durée du travail, de délais de congé ou de vacances ont fait leurs preuves depuis longtemps. L'heure est venue d'instaurer une norme minimale également pour garantir à tout le monde un salaire juste, comme le demande notre initiative.

Vania Alleva, coprésidente Unia

USS – Initiative sur les salaires minimums

Un pays fort. Des salaires justes

La campagne sur l'initiative des salaires minimums est lancée. On votera le 18 mai.

«Il y a en Suisse environ 330 000 personnes qui doivent travailler à plein temps pour des salaires inférieurs à 22 francs de l'heure. Un tiers d'entre elles dispose d'une formation professionnelle certifiée. Elles fournissent quotidiennement un travail qualifié sans pouvoir en vivre dignement. L'initiative des syndicats sur les salaires minimums vise à changer cette situation, car il est temps qu'en Suisse, il vaille la peine de travailler pour tout le monde.» C'est le message lancé par les syndicats à l'ouverture de leur campagne pour l'initiative sur les salaires minimums, par la voix du président de l'USS, Paul Rechsteiner.

On peut résoudre le problème

Cette initiative demande un salaire minimum de 22 francs de l'heure et le développement des salaires minimums dans les conventions collectives de travail (CCT).

L'économiste en chef de l'USS, Daniel Lampart, a souligné que, pour les personnes concernées, le problème des bas salaires était important. «Pour l'ensemble de l'économie suisse par contre, il est relativement limité, raison pour laquelle on peut le résoudre. Dans la plupart des autres pays par contre, la part des emplois à bas salaires est nettement plus grande que chez nous.» La littérature scientifique internationale, comme l'expérience de l'hôtellerie-restauration où le salaire minimum a augmenté de plus de 50% entre 1998 et 2013, contredisent l'affirmation que l'introduction d'un salaire minimum entraînerait davantage de chômage. Un alarmisme semblablement infondé prévoit une augmentation de l'immigration à la suite de l'instauration d'un salaire minimum. La nécessité d'un salaire minimum a été illustrée par Bernadette Häfliger, vice-présidente de Syndicom, évoquant les salaires pitoyables versés par exemple dans les centres d'appel ou pour la livraison de jour-

naux. Giangiorgio Gargantini, secrétaire général adjoint du syndicat genevois SIT, a rappelé que dans la riche Genève, 33 000 travailleurs et travailleuses gagnaient moins de 4000 francs par mois. Et pour Chantal Hayoz, secrétaire centrale de Syna, le salaire minimum permet de faire un pas supplémentaire dans la direction d'une égalité salariale entre femmes et hommes depuis longtemps pendante.

Justice sociale

Un oui à l'initiative sur les salaires minimums apportera davantage de justice sociale. Un salaire minimum est en outre la meilleure protection contre le dumping salarial. Toutes et tous en profiteront: les employeurs qui payent des salaires décents n'auront plus à craindre une concurrence déloyale; les contribuables n'auront plus à payer la facture par le biais de l'aide sociale et les personnes concernées vivront mieux. Cela créera du pouvoir

uss

COURRIER DES LECTEURS

Renationalisation !

Ce terme fait peur à l'appareil bureaucratique de l'Union syndicale suisse. Cette idée développée par un groupe de travail lors du séminaire consacré à la sauvegarde des services publics suisses, organisé par l'USS à Berne le 27 février dernier, a été boycottée par le bureau du jour. Cette proposition aurait dû faire partie de la résolution, discutée et soumise à l'assemblée ce jour-là. Ce texte édulcoré va être déposé au congrès de l'USS cet automne. Pourtant, cette proposition n'émane pas d'un groupe d'extrémistes marxistes-léninistes, mais de la minorité latine des syndicalistes représentant des secteurs comme l'enseignement, la santé et les transports, présents ce jour-là à Berne!

Après avoir écouté les exposés passionnants des nombreux orateurs et oratrices du jour, venant d'Europe et de différentes régions du pays, toutes et tous arrivèrent à peu près à la même conclusion. Dans l'économie globalisée et néolibérale d'aujourd'hui, le service public, en général, est sérieusement menacé par l'activité croissante des sociétés privées de services. Pour les usagers, la qualité diminue, les prix augmentent et les conditions de travail du personnel se dégradent. Après ce constat, peu de solutions ont été formulées par les invités de l'USS. Pourtant des actions

couronnées de succès ont déjà eu lieu en Europe, en Amérique du Nord et du Sud pour la reconquête communautaire du service public!

A l'issue d'une discussion très animée, notre groupe de travail était arrivé à la conclusion que la renationalisation du service public est la solution la plus judicieuse pour offrir à la société civile la garantie de prestations de qualité à un prix supportable pour toute la population du pays. Visiblement, notre vision du futur n'a pas été prise au sérieux par les organisateurs de cette journée. Mais sans une prise de conscience rapide de la gauche institutionnelle, nous courons vers le désespoir social d'une partie toujours plus grande de notre population! Un cas d'école pour illustrer mes propos: la République et Canton de Genève. Les partis bourgeois exigent plus de sécurité pour la population. Mais ces partis, dans leur activité parlementaire, refusent d'augmenter le financement du service public et veulent réduire le rôle de l'Etat social qui passe aussi par la planification des infrastructures carcérales. Résultat, la prison de Champ-Dollon est au bord de l'implosion et joue en faveur de la privatisation du système pénitencier. Bientôt, les milieux d'affaires genevois pourront tenir un stand au salon de l'immobilier carcéral, à Las Vegas!

Jean-Claude Cochard,
Les Avants, mars 2014

vpt. Recrutement 2014

La VPT récompense les efforts de recrutement de ses sections !

- CHF 50.— pour la section jusqu'à un max. de 20 nouveaux membres.
- Pour le recrutement de plus de 20 membres, un forfait supplémentaire de Fr. 500.— sera accordé.
- Les dix sections qui, par rapport au pourcentage auront augmenté le plus leurs effectifs, bénéficieront d'une prime supplémentaire.

- Les versements se feront en faveur des sections.
- Paiement des primes après fin d'action.
- Les éventuelles questions concernant l'action de recrutement sont à adresser à gilbert.dalessandro@vpt-online.ch

Et maintenant, beaucoup de plaisir lors du recrutement !

Gilbert D'Alessandro, Président Central VPT



Objectif = 600 nouveaux membres

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. ISSN 1662-8462 Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013 Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse: Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.—

Announces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch **Imprimerie:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 20 mars 2014. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 13 mars à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 10 mars à 10 h.

Départ du président Jean-Claude Morand

Passage de témoin à TPF rail

Frédéric Lambelet reprend les rênes de la section TPF rail en ce début d'année 2014. Portraits de deux hommes certes différents, mais qui parlent d'une même voix au niveau syndical.

D'une section moribonde il y a quelques années, Jean-Claude Morand a réussi à faire une section dynamique, dont les assemblées sont fortement fréquentées. «On lui a redonné des couleurs. J'ai eu carte blanche au départ, on était venu me chercher pour reprendre la section», explique Jean-Claude Morand. Son secret? Il estime être un «rassembleur», qui a su redonner un peu de vigueur à la section, réunir les gens, réunir les métiers. «Je n'ai pas voulu porter toutes les casquettes, j'ai réussi à déléguer», commente-t-il. Il déplore d'ailleurs le fait de devoir quitter sa fonction si tôt et espère que les collègues ne lui en voudront pas... Il a accepté d'endosser de nouvelles responsabilités dès le 1^{er} janvier 2014, ce qui l'empêche, selon lui, de continuer à présider la section. «J'ai désormais des tâches d'encadrement des mécanos. Je ne peux pas conti-



Frédéric Lambelet et Jean-Claude Morand en gare de Bulle.

nuer à présider la section, même si je reste bien sûr syn-

diqué. C'est dommage, mais j'espère qu'ils comprendront. Je fais une entière confiance à mon successeur.» Qui, visiblement, va continuer sur la même lignée, lui qui a «appris le métier» avec Jean-Claude Morand. «Mon prédécesseur a su donner un bon esprit à la section, je vais continuer sur sa lancée», explique Frédéric Lambelet.

Jean-Claude Morand est très satisfait du travail accompli ces dernières années, puisque le nombre de syndiqués a augmenté et la participation aux assemblées est montée en flèche: «Lors de ma première assemblée, il y avait 10 personnes; la dernière a réuni plus de 30 personnes.» Il a vécu les négociations dans le cadre du renouvellement de la

CCT ainsi que la mise en place du RER fribourgeois, ce qui a constitué deux bonnes expériences pour lui.

Trois sections TPF – une seule entreprise

Les échanges et collaboration avec les deux autres sections TPF (TPF régional qui réunit le personnel des bus régionaux et TPF urbain qui réunit le personnel des bus de la ville de Fribourg) se passent très bien. Plus problématique, la collaboration avec les autres syndicats sur place. «On fait avec», s'exclament en chœur les deux collègues.

Dans la liste des objectifs 2014, les élections des représentants du personnel au Conseil d'administration ainsi qu'à la caisse de pensions. La sec-

tion espère tirer son épingle du jeu et placer son représentant.

Henriette Schaffter

BIOS

Jean-Claude Morand est âgé de 47 ans. Il est marié et papa de deux enfants et habite à Vuisternens-devant-Romont. Depuis 27 ans employé dans la même entreprise (GFM d'abord puis TPF), il a travaillé aussi bien pour les bus que pour les trains. Il a été président de la section TPF régional durant 4 ans et président de la section TPF rail durant 3 ans. Après avoir été mécano, il vient d'obtenir une promotion et cesse ainsi son activité de président, les deux fonctions étant incompatibles selon lui.

Frédéric Lambelet est âgé de 29 ans, marié et papa de deux enfants. Il habite à Bulle. Il est dans l'entreprise TPF depuis 4 ans en tant que mécano, après avoir suivi une formation de cuisinier et travaillé dans ce domaine quelques années, puis dans la sécurité sur les chantiers ferroviaires. Il est entré au comité TPF rail il y a une année. Il a été élu le 27 janvier à la fonction de président de section, parmi plusieurs candidats.

COMITÉ

Le comité de section se compose des personnes suivantes:

Frédéric Lambelet, président;
Jacques Meuwly, caissier;
David Grangier, secrétaire;
Daniel Blanc, vice-président;
Stéphane Pythoud, membre;
Sébastien Joris, membre;
Michel Bochung, membre;
Alain Jeckelmann, membre.

Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, encadre la section.

Sections

Lundi 10 mars ■ **VPT TPF section urbaine** Tous les collègues libres ou en congés ainsi que les retraités sont les bienvenus.
Dépôt de Chandolan, local des agents: 19h
Assemblée de printemps
Votre comité

Mardi 11 mars ■ **SEV-VPT tl** Déroulement: de 18h30 à 20h se déroulera l'AG statutaire de la section tl. Puis dès 20h, l'AG de validation du cahier de revendications CCT tl-LEB

Jusqu'au 21 mars ■ **SEV-TPG** La section SEV-TPG sera à la disposition de ceux qui souhaitent de l'aide pour remplir leur déclaration d'impôts. Ils sont priés de prendre rendez-vous avec Jesus Martinez au 076 4255031 ou par e-mail à l'adresse jesus.martinez@sevtpg.org au moins 15 jours avant la date souhaitée. Les dossiers doivent contenir impérativement: – Feuilles de garde de la déclaration d'impôts 2013 – Copie de la déclaration d'impôts 2012 ainsi que des bordereaux établis par l'Administration fiscale cantonale – Attestation de salaire(s) de l'employeur – Attestation, si besoin, des horaires irréguliers (frais de déplacement...) * – Relevés bancaires – Attestation des assurances vie, 3^e pilier (A, B) – Attestation de valeurs immobilières – Relevé annuel des frais des médicaments et des cotisations aux caisses-maladie * – Attestations des mandats bancaires, pour les personnes prises en charge – Attestation pour les enfants de plus de 18 ans, habitant sous le même toit – Attestation de jugement de divorce, ainsi que les relevés bancaires et les justificatifs des paiements des pensions alimentaires. Merci de venir impérativement avec les documents triés pour que nous puissions remplir au mieux votre déclaration. *demandes à effectuer préalablement auprès des RH-TPG et de votre caisse-maladie

Vendredi 21 mars ■ **Chalet de l'entraide ouvrière** Ordre du jour: Bienvenue et liste de présence; PV de l'assemblée du 8 mars 2013; rapport du président, rapport du caissier, rapport des vérificateurs et approbation des comptes; nominations statutaires; activités – travaux 2014: chalet et route des Cavues; divers. A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Les délégués empêchés voudront bien se faire remplacer. Merci. Tous les collègues intéressé(e)s au Chalet sont cordialement invité(e)s à participer à cette assemblée. Au plaisir de vous rencontrer nombreux, nous vous adressons, chères collègues, chers collègues, nos meilleures salutations. Besoin d'un transport ou excuse: tél. 026 912 56 91 ou 079 944 35 85. Merci! E-mail: raymond.remy@websud.ch
Assemblée annuelle
Au nom du comité: Raymond Remy, président

Loisirs

du lundi 17 au samedi 29 mars ■ **USSC Quilles** Horaires: lundi à vendredi, de 10h à 19h. Samedi de 10h à 18h. Inscription dès maintenant à Roland Stettler, 033 657 20 58. Dès le début du championnat, s'annoncer au restaurant Bellevue, Schwäbis, 033 222 40 01.

Journée de branche VPT pensionnés



20 mars 2014, de 10h à 16h, hôtel Olten à Olten (dès 9h30 café de bienvenue)

Thèmes: – «Prévoyance 2020: les réponses de l'USS au projet Berset», Conférencière: Doris Bianchi, secrétaire centrale USS

«Pro Senectute: au service des personnes âgées»; Conférencier: Alain Huber, secrétaire de Pro Senectute pour la Romandie. Inscription par le biais de vos sections.

SEV et sous-fédérations

Vendredi 21 novembre ■ **Préavis Journée de formation des femmes 2014** Le risque d'être une femme: la prévoyance vieillesse passe sous la loupe des syndicalistes
Berne

Pensionnés

Mardi 11 mars ■ **PV Genève** Vous êtes cordialement invités à participer à notre assemblée de printemps. Ordre du jour statutaire, verrée offerte par la section. Venez nombreux, c'est toujours un bon moment d'amitié et de camaraderie. Bons TPG: avec la carte de membre et le programme annuel qui viennent de vous parvenir, vous avez reçu un bon de 50 fr. à valoir sur un abonnement annuel adulte ou senior «Tout Genève» des TPG. Achetez votre abonnement aux guichets TPG (Bachet, Cornavin ou Rive) ou aux guichets CFF (Balexert, Aéroport ou Cornavin) entre le 1^{er} mars et le 30 avril. Le début de la validité peut être choisi dans un délai de 3 mois (2 mois aux CFF). Profitez de ce cadeau – ou de celui de votre commune si le montant offert est plus important. Et merci les TPG!
14h30
Université Assemblée générale
ouvrière Genève
Serge Anet, président PV Genève

Jeudi 13 mars ■ **PV Valais** La salle communale de Martigny est atteignable à pied (10 min de la gare) ou par bus (9h53 ou 10h23) au départ de la gare CFF. Outre les points statutaires, l'ordre du jour comprendra les remerciements à nos membres du comité démissionnaires et les félicitations nominatives à nos membres octogénaires. A l'issue de l'assemblée vous êtes invités à partager un succulent repas pour lequel il vous sera demandé une participation financière de CHF 25.– par personne. Pour faciliter l'organisation de la brigade de cuisine, il est impératif de vous inscrire dans les délais au moyen du bulletin d'inscription qui vous a été adressé avec les documents 2014 ou par téléphone au 024 485 15 73. Le comité se réjouit de vous y rencontrer nombreuses et nombreux. *rl*

Mercredi 19 mars ■ **PV Jura** Ordre du jour statutaire. Orateur: Monsieur Dubois, directeur de Pro Senectute Jura/Jura bernois et Neuchâtel. Il nous informera du fonctionnement de leurs services et répondra à toutes vos questions. Il s'agit d'un point important qui concerne surtout les retraités et les aînés. Une collation clôturera cette assemblée. Le comité vous attend nombreux à cette assemblée.
Café du Jura Assemblée des membres
Bassecour à 14h
Le secrétaire: Oscar Schaub

Mardi 25 mars ■ **PV Fribourg** Ordre du jour statutaire. De l'assurance SEV à l'Helvetia: sous ce titre, Daniel Huguenot présentera la palette complète des assurances Helvetia, compagnie qui a repris l'ensemble du portefeuille de SEV Assurances le 1^{er} novembre 2012. Notre invité rafraîchira en outre notre mémoire sur les conditions générales; exemple: comment résilier un contrat? Comme de coutume, les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues.
Fribourg, NH Assemblée de printemps
Fribourg Hôtel, Grand-Places 14
14h15
Le secrétaire

Décès

Angéloz François, chef de halle, Corminboeuf; décédé dans sa 90^e année. PV Fribourg.

Bochet Eugène, ouvrier spéc. pens, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 93^e année. PV Vaud.

Cornuz Pierrette, Payerne; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

Fiaux Pierre, cond. tracteur s/rail, St-Blaise; décédé dans sa 75^e année. PV Neuchâtel.

Grivel Pierre, cst pens, Payerne; décédé dans sa 93^e année. PV Fribourg.

Nicolet Emile, Préverenges; décédé dans sa 79^e année. PV Vaud.

Portmann Jean, cst supl pens, Sonceboz-Sombeval; décédé dans sa 85^e année. PV Jura.

Regazzoni Rita, vve de Marcel, Bienne; décédée dans sa 79^e année. VPT Jura.

Zmoss Alfred, cond trac s-Ra, Geneveys-Coffrane; décédé dans sa 75^e année. PV Neuchâtel.

Commission des femmes SEV

« On ne voit pas encore le bout du tunnel ! »

Les femmes du SEV constatent de visu, dans le tunnel de base du Gothard lors d'une visite récente, que « la lumière n'est pas encore au bout du tunnel ».

**Prêts hypothécaires**

Se bâtir un financement.

Chez Retraites Populaires, en matière de prêts hypothécaires, les mêmes conditions sont appliquées à tous les clients. Ce principe d'équité et de mutualité est aussi la raison pour laquelle nos conseillers ne sont pas rémunérés à la commission. Et s'il était temps pour vous de découvrir nos solutions pour financer votre logement ?

Contactez nos conseillers au 021 348 21 50
www.retraitespopulaires.ch

Votre avenir, notre mission.



Retraites
Populaires

Angle droit

Le réflexe anti-mères des chefs

La protection juridique du SEV est confrontée à un problème récurrent: les femmes qui souhaitent exercer à nouveau leur métier après le congé maternité ne sont pas les bienvenues.

Le cas A comme Annemarie: le cas classique

Annemarie exerce un métier typiquement ferroviaire aux CFF et travaille à temps complet. Elle obtient de bonnes notes lors de l'évaluation du personnel; sa compétence et sa courtoisie sont reconnues. Annemarie tombe enceinte. Elle informe son supérieur qu'elle souhaite continuer à travailler après le congé maternité, mais à temps partiel, à hauteur de 30%. Le supérieur direct prend note de son souhait. Après s'être renseigné auprès de sa hiérarchie, le supérieur informe Annemarie qu'aucun poste à temps partiel inférieur à 50% n'est autorisé dans ce métier.

Annemarie s'adresse au SEV. Elle apprend que plusieurs collègues travaillent à 30% dans ce métier. Soutenu par une avocate, le SEV parvient à obtenir qu'Annemarie puisse reprendre son activité, à hauteur de 30%, après le congé maternité. Les CFF

soulignent le caractère exceptionnel de cet engagement.

Le cas B comme Barbara: un cas fréquent

Barbara est mère de deux enfants. Elle travaille à temps partiel aux CFF. Son poste de travail est supprimé suite à une réorganisation du service. Son mari travaille également aux CFF, à temps complet, en équipes. Barbara s'intéresse à deux postes de travail analogues à l'activité qu'elle exerçait auparavant. Les deux postes requièrent le travail en équipes.

Lors de l'entretien d'embauche, la discussion porte essentiellement sur la question de savoir si Barbara peut faire preuve de suffisamment de souplesse, dès lors que son mari travaille aussi en équipes et qu'il n'est pas question de tolérer que quelqu'un se « porte pâle » en raison des enfants... L'avocate requise par le SEV invite les CFF par écrit à proposer un

poste adéquat à Barbara tout en faisant remarquer que, à défaut, les CFF se doivent de lui verser une indemnité pour non-embauche à caractère discriminatoire.

Les CFF réfutent ces critiques en arguant du fait que les autres candidates se sont montrées beaucoup plus motivées. Une indemnité n'est en outre pas due selon les CFF, car Barbara peut dans tous les cas intégrer le centre de marché du travail. L'avocate considère cette réponse insatisfaisante, mais elle ne peut recommander d'autres démarches juridiques. Dans l'intervalle, Barbara a trouvé un poste de travail à sa convenance aux CFF. Ouf!

Le cas C comme Corinne: un cas spécial

Corinne travaille à près de 60% chez un employeur privé. Devenue enceinte, elle convient oralement avec sa cheffe qu'elle pourra reprendre son activité en travaillant à 30%, après une interrup-

tion de longue durée. Peu après, la cheffe quitte l'entreprise non sans avoir auparavant remis un excellent certificat de travail intermédiaire à Corinne. Le nouveau chef ne veut rien savoir d'une réduction du temps de travail. Corinne reprend son activité, mais elle donne son congé très peu de temps après. A son départ, elle ne reçoit en espèces qu'une partie du solde du temps de travail et le certificat de travail final est sensiblement plus mauvais que le certificat

intermédiaire, quand bien même le nouveau chef ne l'a vue que quatre jours à l'œuvre. La protection juridique SEV met dans ce cas également une avocate à disposition. Une intervention écrite auprès de l'employeur ne donne aucun résultat. Ce n'est que devant le juge de paix que la rédaction d'un certificat de travail adéquat et le versement correct du solde du temps sont obtenus.

L'équipe du service juridique

QUE DIT LA LOI?

Les trois cas sont différents, mais ils ont un point commun essentiel: les trois femmes ont été discriminées pour la même raison: du fait qu'elles sont devenues mères. Même en se référant à la loi sur l'égalité, les avocates ne sont pas toujours parvenues à obtenir pleine satisfaction pour les trois femmes. Ce quand bien même ladite loi stipule à l'article 3 « Il est interdit de discriminer les tra-

vailleurs à raison du sexe, soit directement, soit indirectement, notamment en se fondant sur leur état civil ou leur situation familiale ou, s'agissant des femmes, leur grossesse. »

L'article 27 de la CCT CFF est encore plus précis: « Une attention particulière doit être vouée aux besoins des collaborateurs ayant des obligations familiales et d'entretien. »

POLITIQUE SYNDICALE

Des raisons sociales et écologiques de dire non à Ecopop

Lors de sa prochaine session, le Conseil des Etats examinera l'initiative Ecopop, dont le nom suggère davantage de durabilité. Or, elle génère l'effet contraire, c'est-à-dire une précarisation des conditions de travail et un impact accru sur l'environnement. Pourquoi?

Le but de l'initiative Ecopop est de freiner l'augmentation de la « population stable » en limitant l'immigration, une mesure qui ne toucherait ni les frontaliers, ni les titulaires d'une autorisation de courte durée. En effet, seuls sont assimilés à la population stable les étrangers et étrangers qui possèdent

une autorisation de séjour ou d'établissement (permis B et C). Si les permis B et C étaient contingentés à la suite de l'acceptation d'Ecopop, les employeurs suisses se rabattraient sur les frontaliers et sur les titulaires d'une autorisation de courte durée, créant ainsi un problème à la fois social et écologique. L'autorisation de courte durée a pour corollaire un contrat de travail de durée déterminée, de sorte que son titulaire vivrait dans l'angoisse permanente de perdre non seulement son poste, mais aussi son droit de séjour en Suisse. C'est dire si la précarité augmenterait.

Mis sous pression, certains titulaires d'autorisation de courte durée sont disposés à revoir leurs prétentions salariales à la baisse. Dans l'ancien système de contingentement, les saisonniers gagnaient par exemple près de 15% de moins que les ressortissants suisses pour le même travail. En conséquence, la logique d'Ecopop favoriserait la sous-enchère salariale, en premier lieu pour les personnes directement concernées, mais aussi pour les salarié-e-s indigènes, lorsque, ultérieurement, les employeurs tenteront de leur imposer les salaires inférieurs versés aux titulaires d'une

autorisation de courte durée. Si les employeurs ont davantage recours aux frontaliers, la pollution augmentera. Il est en effet possible de travailler comme frontalier en Suisse au départ de Londres ou de Varsovie: il suffit de rentrer à la maison une fois par semaine. Le frontalier ou la frontalière aura deux logements, l'un en Suisse, l'autre chez lui, et fera parfois de longs déplacements, dont certains en avion. Même si les zones frontalières étaient à nouveau limitées aux zones limitrophes de la Suisse, comme cela était le cas auparavant, le bilan écologique devrait être négatif.

Il suffit de penser aux embouteillages le soir dans les régions frontalières. L'initiative Ecopop repose sur une erreur de raisonnement. Elle veut atteindre des objectifs en matière de durabilité en limitant l'immigration dans un territoire aussi petit que la Suisse. Cette approche est condamnée à l'échec. En effet, une personne qui émigre est déjà sur la Terre. Si elle occasionne dans son pays d'origine la même pollution qu'en Suisse, le bilan mondial reste inchangé, car la pollution n'a pas de frontière. Ecopop nuit tant aux salariés qu'à l'environnement. **USS**

Contre la suppression graduelle de l'enregistrement de la durée du travail

Nuire sciemment à la santé

L'épuisement professionnel, la dépression et d'autres maladies professionnelles dues au stress ont fortement progressé ces dix dernières années en Suisse. Mais des interventions parlementaires vont encore à l'encontre de toutes les connaissances scientifiques et ce sont les salariés et les assurances sociales qui paieraient les pots cassés.

Les députés Niederberger et Aeschi ont présenté des motions visant à supprimer l'un des garde-fous les plus efficaces contre les maladies psychiques: l'enregistrement de la durée du travail. Or, il faut éviter que les limites entre temps de travail et loisirs



L'enregistrement de la durée du travail: un excellent garde-fou.

ne s'estompent, affirment en chœur médecins du travail et psychologues. Actuellement, le droit du travail prévoit l'enregistrement obligatoire de la durée du travail pour les salariés «normaux», les cadres n'entrant pas dans le champ d'application. La loi protège donc aujourd'hui déjà les catégories les plus faibles.

Le conseiller aux Etats Paul

Niederberger (PDC NW) et le conseiller national Thomas Aeschi (UDC ZG) entendent limiter l'enregistrement de la durée du travail. Leurs motions, qui ont pratiquement le même teneur, demandent de donner aux salariés «qui le souhaitent» l'option de renoncer à enregistrer la durée du travail. Le problème des motions, que le Conseil fédéral

recommande aussi de rejeter, est qu'il est difficile, dans la pratique, de prouver le caractère volontaire ou forcé de cette décision et que cette option exerce une pression accrue en faveur de l'abolition générale de l'enregistrement de la durée du travail.

Les deux motions trahissent ainsi une bonne dose de cynisme. En effet, il est particu-

lièrement important d'assurer le respect sans réserve des dispositions légales relatives à la durée maximale du travail à une époque où l'essor du travail à domicile, des modèles de temps de travail atypiques et du temps partiel (surtout pour les femmes) est indéniabie. Lorsque la durée du travail n'est plus enregistrée, les limites entre travail et repos s'estompent toujours plus, ce qui nuit à la santé. Les études prouvent en effet que la suppression de l'enregistrement du temps de travail est en corrélation avec l'augmentation du stress et des maladies psychiques, comme l'épuisement professionnel («burn-out»). En outre, il n'est pas rare que les salariés se rendent au travail même lorsqu'ils sont malades. Il est à espérer que cette évidence s'impose aussi au Parlement. **uss**

PELLET PIOCHE: Une image quasi exotique pour la Suisse cet hiver...



EN VITESSE

Les RhB vont au tribunal arbitral

Le comportement de la direction RhB avec le plus grand syndicat représenté au sein des employés, le SEV, n'est plus admissible. C'est ce qui est ressorti de l'assemblée annuelle de la section SEV RhB.

La direction de l'entreprise se moque ouvertement des règles du jeu qui avaient été instaurées dans la convention d'entreprise signée au printemps 2012. La communication des RhB envers son personnel est beaucoup trop lacunaire.

Il a donc été décidé, lors de l'assemblée, de faire appel au tribunal arbitral, procédure soutenue par tous, y compris le président SEV Giorgio Tuti.

PP

Les syndicats de cheminots de toute l'Europe ont manifesté devant le Parlement européen

Tous ensemble à Strasbourg

Les syndicats européens sont arrivés à Strasbourg des quatre coins de l'Europe pour manifester contre la libéralisation et la privatisation et pour mettre en garde contre les conséquences du 4^e paquet ferroviaire.

L'entrée du Parlement européen à Strasbourg était bouclée, des policiers montaient la garde. De l'autre côté des barrières, une mer de drapeaux colorés et un concert de sifflets et haut-parleurs.

Plus de 3 000 syndicalistes se sont rendus à Strasbourg le 25 février, pour manifester pendant que le Parlement européen débattait du 4^e paquet ferroviaire. Ils voulaient montrer leur mécontentement face à la libéralisation en cours.

Que des perdants

Le président luxembourgeois de la section ferroviaire de l'ETF, Guy Greivelding, explique les effets que pourraient avoir cette stratégie européenne de libéralisation:



Les drapeaux SEV au milieu de la foule colorée devant le Parlement européen de Strasbourg.

« Dans un marché ferroviaire libéralisé, les entreprises, intéressées aux bénéfices, prennent les lignes intéressantes, baissent les coûts sur le dos du personnel, ce qui entraîne des suppressions de postes et ce qui péjore la sécurité et le service à la clientèle. Finalement c'est tout le système qui est perdant. »

Alexander Kirchner du syndicat allemand EVG met en garde en particulier contre la volonté de séparer l'infrastructure et l'exploitation, séparation qui amènerait encore une dégradation supplémentaire en matière de qualité et sécurité. La délégation SEV, petite mais bien visible parmi les manifestants, ne peut qu'approuver.

Enfin, plusieurs parlementaires européens de différents groupes se sont exprimés au micro afin de signifier leur soutien aux cheminots. Il ne faut pas oublier que les élections européennes approchent à grands pas...

Peter Moor/Hes

INFO

Les chemins de fer intégrés peuvent rester intégrés

La manifestation des syndicats a montré son effet: lors du traitement du 4^e paquet ferroviaire, le Parlement européen a rempli deux des revendications principales présentées lors de la manifestation. La proposition de ne laisser la même entreprise gérer infrastructure et exploitation qu'à des conditions très strictes n'a pas passé la rampe. Les chemins de fer intégrés comme les connaît la Suisse, avec succès, ainsi que l'Allemagne, continueront à être acceptés par le Parlement. La demande du maintien obligatoire de prestations lors de conflits de travail a également été rejetée; le droit de grève aurait été alors fortement amputé. De plus, des standards sociaux seront fixés lors de changement d'exploitants après des mises au concours. Après les élections européennes, la procédure continuera et une seconde lecture aura lieu au Parlement.

D'un autre côté, les parlementaires ont confirmé la libéralisation totale du trafic Voyageurs, ce que les syndicats vont continuer à combattre.

pmo/Hes

Photomystère: « Où cette photo a-t-elle été prise ? »



Le concours de contact.sev

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

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

40 francs en chèques Reka.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 3:

La gare d'Andermatt.

Le sort a désigné Christian Paroni, domicilié à Giubiasco et membre de la section AS Ticino, qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation:

Par carte postale

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

Par e-mail

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

Sur Internet

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

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 12 mars 2014