

CCT tl balayée

Avec plus de 85 % de refus et un taux de participation de 74 %, la CCT tl a été balayée par les membres des sections tl et LEB.

Pages 2 et 3

Les usagers évaluent le personnel

Le personnel de la vente doit faire face à une hausse de la pression à Genève. Après le client-mystère, voici l'évaluation par les usagers par des smileys ...

Page 9



La relève du SEV

A l'instar d'Aurélien Mouche, la jeunesse du SEV assure la relève. Pages 10 à 12

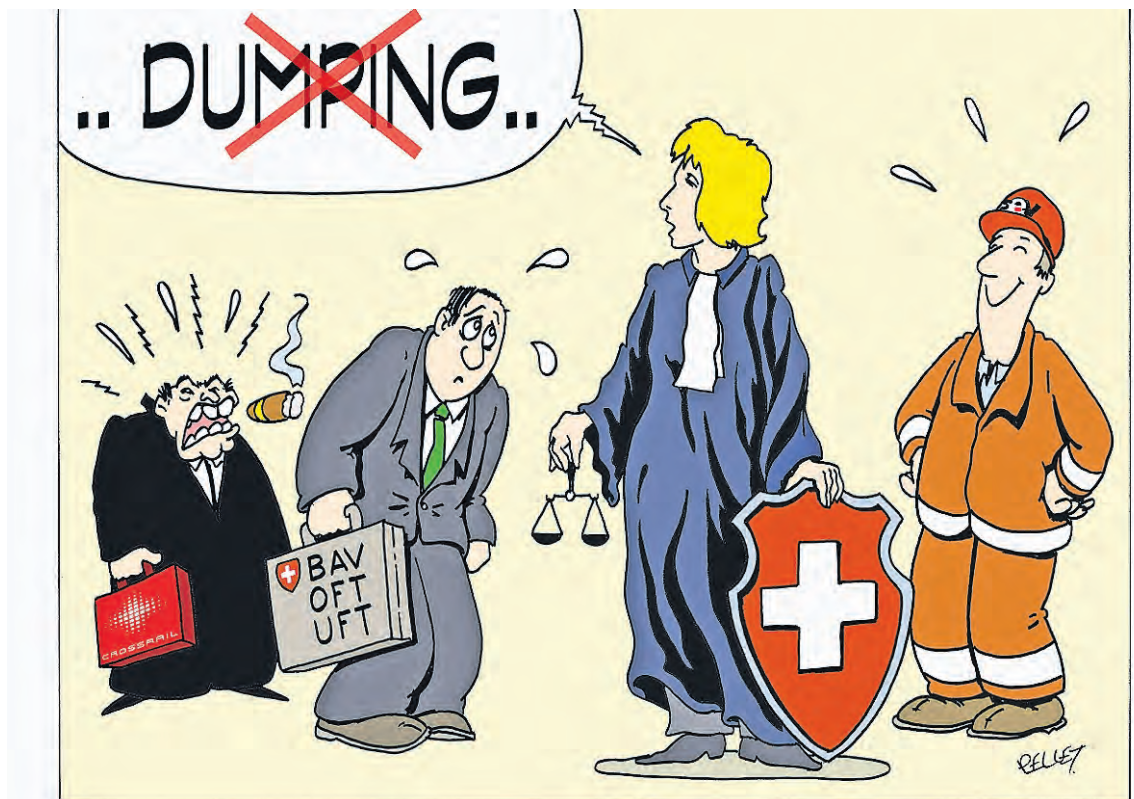
Le SEV a gagné devant le tribunal administratif fédéral, contre l'OFT et Crossrail

Garantir des salaires suisses

Des salaires suisses sur les rails suisses: ce principe de base, défendu depuis longtemps par le SEV, est désormais confirmé par le tribunal administratif fédéral.

Crossrail ne peut pas payer ses employés à Brigue avec des salaires plus bas que ce qui est usuel en Suisse. Le tribunal a largement donné raison au SEV et renvoie le cas à l'OFT. L'Office fédéral des transports avait en effet estimé, à tort, que Crossrail pouvait inclure des salaires européens pour définir les salaires usuels de la branche en Suisse. Respecter les conditions d'engagement usuels de branche est une condition fixée par la loi sur les chemins de fer, pour obtenir une autorisation d'accès au réseau. Le SEV attend maintenant que l'OFT se base sur des conventions collectives existantes pour fixer les salaires usuels de la branche. *pmo/Hes*

Pages 2 et 3



Des succès à venir

La première partie de l'année 2016 sera très intensive pour le SEV.

Giorgio Tuti explique dans l'interview de ce numéro quels sont les dossiers politiques et syndicaux qui vont occuper le syndicat ces prochains temps. Il faudra fournir beaucoup de travail, aussi bien du côté du secrétariat que de la base.

Interview pages 6 et 7

Votations du 28 février

2^e tube au Gothard: la grosse arnaque

■ La votation du 28 février sur le 2^e tube au Gothard est une immense arnaque: C'est ce qu'a répété une nouvelle fois la coalition contre le doublement du tunnel routier. On veut nous faire croire que le tunnel doit être assaini urgemment. Or, avec de petits travaux d'entretien, le tunnel pourrait encore être opérationnel pendant 20 ans, comme l'admettent les autorités.

Cet assainissement n'est qu'un prétexte pour construire ce 2^e tube et doubler la capacité de transit sur la route. Il y aurait alors 2 millions de poids lourds en transit. Un enfer pour la Suisse. Le président du SEV **Giorgio Tuti** a été très clair: «Nous avons investi des milliards pour Alptransit afin de transférer le trafic marchandises de la route au rail. Avec ce 2^e tube, on anéantit la

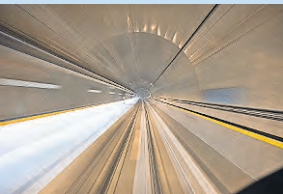
NLFA.» Il a ajouté: «Le «oui» du Conseil d'administration des CFF au doublement du Gothard est incompréhensible pour le personnel des chemins de fer.» Le SEV fera entendre son message lors d'une action nationale le 2 février.

Pages 5 et 13

EN VITESSE

Rapprochement
réjouissant

■ L'Association Employés du secteur public Suisse (ZV) dispose désormais d'un statut d'observatrice auprès de l'Union syndicale suisse (USS). L'USS se réjouit de ce rapprochement. Employés du secteur public Suisse est une association faitière qui regroupe 14 associations cantonales et 60 communales dans toute la Suisse alémanique. Environ 23 000 membres de toutes les fonctions et les catégories dans les administrations cantonales et communales lui sont affiliés. L'USS et ses fédérations travaillent déjà aujourd'hui régulièrement avec l'association ZV sur certains projets, comme p. ex. l'initiative AVSplus ou sur le plan cantonal, sur des questions liées à la représentation des employé-e-s de la fonction publique. Les collaborations et les échanges seront renforcés par ce rapprochement. Ceci est d'autant plus important que l'administration publique est à tous les niveaux fortement mise sous pression par des politiques d'austérité. Grâce à une collaboration plus étroite, les intérêts du personnel de la fonction publique pourront être mieux représentés et le service public généralement mieux défendu.

Gothard: les trains
d'inauguration pris
d'assaut

■ Deux semaines avant le verdict du concours pour voyager dans les trains inauguraux du Gothard le 1^{er} juin, les organisateurs peuvent avoir le sourire. Depuis le 28 décembre, ce ne sont pas moins de 140 000 inscriptions qui leur sont parvenues. Il est possible de tenter sa chance jusqu'à fin janvier.

Défaite claire pour l'OFT et Crossrail

Crossrail: le SEV gagne

Le Tribunal administratif fédéral a tranché: les mécaniciens de locomotives qui ont leur lieu de travail en Suisse doivent recevoir les salaires d'usage en Suisse.

Le SEV obtient gain de cause face à Crossrail et à l'Office fédéral des transports (OFT). Le Tribunal administratif fédéral (TAF) donne clairement tort à l'OFT qui a autorisé l'entreprise ferroviaire Crossrail à prendre en compte des salaires étrangers pour déterminer les salaires usuels de la branche. On ne sait pas encore si l'OFT et Crossrail feront recours.

La victoire du SEV est claire. Le TAF exige de l'OFT une nouvelle définition des pratiques d'usage dans la branche pour les mécaniciens de locomotives en trafic marchandises et con-

firme que les bases juridiques demandent que «les pratiques d'usage dans la branche, au sens de l'art. 8d, al 1, let d de la Loi sur les chemins de fer, reposent sur les normes suisses». Et d'ajouter que l'avis de l'OFT ne peut être défendu. L'OFT avait estimé «que les conditions d'engagement se définissent sur la base de toutes les entreprises ferroviaires suisses et européennes qui proposent des prestations de transport transfrontalier des marchandises». Selon le Tribunal administratif fédéral, seules les normes appliquées dans les

entreprises suisses de chemins de fer sont déterminantes pour décider si Crossrail respecte ou non les conditions de la branche.

Le président du SEV Giorgio Tuti considère ce jugement comme un succès pour les cheminots: «Depuis que l'on parle de libéralisation des chemins de fer en Europe, notre mot d'ordre est «Des salaires suisses sur sol suisse», et le Tribunal administratif fédéral nous en a maintenant confirmé le bien-fondé!» En considérant les choses d'un point de vue politique au sens large, Giorgio Tuti voit dans ce jugement un prolongement des mesures d'accompagnement aux bilatérales, et le Tribunal le confirme dans ses déclarations. «Ce jugement ouvre des perspectives car il conforte la Suisse dans sa propre politique salariale; nos cheminots en profitent, mais aussi de nombreux travailleurs et de nombreuses travailleuses de notre pays.» Depuis le printemps 2014, le SEV mène une lutte acharnée contre le dumping salarial pratiqué par Crossrail envers ses mécaniciens de Brigue.

Un dumping salarial clair

Leurs salaires qui se montent à 3600 fr. par mois se situent en-

viron 2000 francs en dessous des salaires versés par les entreprises de trafic marchandises suisses CFF Cargo, CFF Cargo International et BLS Cargo. Des salaires de base qui oscillent entre 5300 et 5800 fr. par mois. Pour le SEV, il était clair dès le début que les salaires de Crossrail portaient atteinte à l'article 8d de la Loi sur les chemins de fer. Celui-ci stipule que des conditions d'engagement d'usage dans la branche sont nécessaires pour avoir accès au réseau de chemins de fer suisse.

L'OFT a clairement fait faux

Le SEV est donc intervenu auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), déposant plainte contre Crossrail, et il a exigé que l'accès au réseau lui soit retiré si l'entreprise ne versait pas des salaires respectant les usages de la branche. L'OFT a pris beaucoup de temps avant de rendre une décision et avait demandé une expertise. Au final, l'OFT était arrivé à la conclusion qu'il fallait aussi tenir compte des salaires étrangers (beaucoup plus bas) pour définir les salaires d'usage dans la branche, lorsqu'il s'agissait de trafic transfrontalier.

Le SEV a porté cette affaire devant le Tribunal administratif fé-

LES DATES CLÉS DU CONFLIT

4 avril 2014: Le SEV informe l'OFT des salaires de dumping pratiqués par Crossrail; l'OFT demande à l'entreprise de prendre position.

Juin 2014: Le SEV porte plainte contre Crossrail.

Janvier 2015: L'OFT présente son étude qui autorise plusieurs calculs de salaires en arguant de branches différentes.

Mars 2015: Le SEV présente son avis de droit.

Mai 2015: L'OFT décide en faveur de Crossrail. Le SEV fait recours auprès du Tribunal administratif fédéral. Au Congrès du SEV, les délégué-e-s protestent en portant des pèlerines.

15 décembre 2015: Le TAF donne raison au SEV.

Lausanne et régions

CCT tl balayée à 85 %! Le SEV

Le personnel des tl a refusé à 85,4 % le 18 décembre le projet de CCT qui lui était soumis en votation écrite. Les membres SEV ont donc renvoyé le paquet à la direction et demandent de nouvelles négociations. La direction ne s'est pas encore positionnée.

Avec une participation qui s'élève à 74,1 %, le résultat sorti des urnes envoie un message d'une clarté cristalline. «Le résultat n'est pas une surprise. Par contre, son ampleur est au-delà de nos espérances», indique Christian Fankhauser, secrétaire syndical en charge du dossier. «Le système salarial tel que voulu par la direction était moins attractif qu'aujourd'hui, car la hausse à

l'ancienneté y était nettement plus faible. La part au mérite n'étant octroyée qu'à trois employés sur dix chaque année, les calculs étaient vite faits. Par ailleurs, certains métiers étaient dévalorisés par ce nouveau système salarial. Les membres du SEV ont clairement constaté que les désavantages étaient bien plus nombreux que les avantages, et ce dans chaque catégorie

professionnelle. Il est vraiment regrettable que la direction des tl n'ait pas entendu les signaux envoyés depuis des mois par le personnel qui avait fait part de ses critiques à l'encontre du système salarial.» Fort de ce verdict qu'il appelait de ses vœux, le SEV sort donc renforcé de ce scrutin. Les tl avaient manifestement anticipé le refus puisque le 18 décembre les ex-LEB se

devant la justice



Des pèlerines et des parapluies: le Tribunal administratif fédéral ne laisse pas le personnel des transports sous la pluie (les délégué-e-s avaient manifesté leur désapprobation à l'encontre du directeur de l'OFT Peter Füglistaler lors du Congrès 2015).

déral. Il a appuyé son argumentation sur une expertise des avocats zurichois Marco Donatsch et Stefan Schürer qui ont démontré grâce à des arguments solides que, dans les discussions autour de la Loi sur les chemins de fer, il ressortait clairement que la volonté politique était de sécuriser les salaires suisses et non pas de les affaiblir (voir *contact.sev* 6/15). Le Tribunal administratif fédéral a suivi cette argumentation et renvoie maintenant le dossier à

l'Office fédéral des transports. Le mandat est clair: il est possible de définir le trafic marchandises intérieur et le trafic transfrontalier comme deux branches différentes, mais dans les deux cas, il faut verser des salaires suisses en Suisse. «Pour nous les choses sont claires: l'OFT doit se baser sur les conventions collectives de travail existantes et fixer les salaires d'usage dans la branche en conséquence», souligne la vice-présidente du SEV Barbara

Spalinger. L'OFT a en fait déjà procédé de cette manière lorsqu'il a défini les pratiques d'usage dans la branche pour les chauffeurs de bus.

Le jugement du Tribunal administratif fédéral est un succès de l'ensemble du SEV: au congrès de mai dernier, des centaines de délégués se sont levés pour enfileur une veste de pluie lorsque le directeur de l'OFT Peter Füglistaler était monté à la tribune pour s'exprimer.

Peter Moor

exige des négociations

voyaient annoncer le maintien des différences contenues dans leur CCT, devenue caduque le 1^{er} janvier 2016. En ce début d'année, le SEV a envoyé une lettre à la direction demandant la reprise rapide des négociations sur de nouvelles bases: «Nous avons pris connaissance du courrier que vous avez adressé à l'ensemble des collaborateurs de l'unité LEB. Si nous regrettons que vous ne

nous ayez pas préalablement informés excluant de fait votre partenaire social des discussions, nous sommes satisfaits de la promptitude avec laquelle vous avez répondu aux collègues. Nous sollicitons une rencontre dans les plus brefs délais afin de discuter ensemble de la reprise de négociations sur de nouvelles bases. Lors de cette séance, il nous paraît important de reprendre

le point concernant les nouvelles conditions des employés de l'unité LEB», écrit Christian Fankhauser.

A l'heure où nous mettons sous presse, la direction a informé le SEV le 12 janvier avoir bien reçu la lettre et a annoncé que «le comité de direction se ressaisira du dossier dans les meilleurs délais».

vbo

ÉDITO

Le verdict du Tribunal administratif fédéral dans le dossier Crossrail est d'une importance cruciale pour le SEV. Il récompense des années de travail syndical sérieux et de fond. Le SEV est intervenu dès qu'il a eu vent des projets de Crossrail en 2014 de proposer à des mécaniciens italiens des salaires bien plus bas que ceux en usage en Suisse. Le SEV a porté l'affaire devant la justice et vient d'obtenir gain de cause.

On peut se demander comment le SEV a pu être si bien informé. Au-delà du fait que nous comptons dans nos rangs la majorité des mécaniciens, que nous négocions des CCT et les conditions salaria-

«Le travail syndical sérieux et de fond du SEV a été récompensé par la décision du Tribunal administratif fédéral.»

Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV

les de quelque 70 entreprises de transport, nous suivons attentivement depuis toujours la politique des transports. Et le SEV intervient lorsqu'elle risque de dérailler. Ainsi, en 1998 par exemple, l'intervention de l'ancien président du SEV Ernst Leuenberger a été décisive pour rendre l'autorisation d'accès au réseau dépendante du respect des conditions usuelles de la branche. Une condition fondamentale en vue de la libéralisation du transport marchandises et, depuis cette époque, le SEV n'a jamais renâclé à remettre sur la table la question des salaires des mécaniciens du trafic transfrontalier. Un argument qui a contribué à faire en sorte que le BLS franchisse le pas de l'élaboration d'une CCT. Le SEV a aussi trouvé un accord avec les trois plus grandes entreprises actives dans le trafic marchandises afin qu'elles emploient un nombre équilibré de mécaniciens suisses et étrangers, de manière à éviter une croissance incontrôlée du recours à des forces de travail moins bien payées. Enfin, les contacts étroits du SEV avec ses homologues italiens lui ont permis d'être facilement mis au courant des vraies intentions de Crossrail à Brigue.

En fin de compte, nous sommes un syndicat sérieux qui, au-delà du recrutement de nouveaux membres, va au fond des choses et intervient aussi sur les questions de politique des transports, sur le plan national et international. Un syndicat qui fait preuve de la nécessaire constance, si l'on se souvient du fait qu'il suit ce dossier de manière cohérente depuis les années nonante.

Tout ceci fait du SEV un syndicat unique, dont le rôle est très clair dans sa branche.

Et le SEV ne peut réussir tout ça que grâce à ses membres, grâce à nous toutes et tous!

Tant de contrastes, d'intelligence et d'emplois touchés

Sur nos écrans connectés, le monde présente des images – et des réalités – immensément contrastées: technologies futuristes, actes d'une barbarie archaïque, avancées sociales, inégalités persistantes, succès économiques, crises financières, signes d'une conscience écologique, destructions du milieu vital. Les développements les plus marquants induisent une réaction, à l'instar de la globalisation des marchés qui revalorise l'économie de proximité et les produits du terroir. Perchée sur son îlot de cherté mais aussi de richesse, la Suisse connaît une situation privilégiée, avec des institutions démocratiques bien vivantes, des administrations qui fonctionnent, des activités économiques en continuelle adaptation. Le modèle helvétique, fait de pragmatisme et de prévoyance, devrait s'avérer adéquat pour faire face aux contradictions et transformations contemporaines telles qu'elles se manifestent dans la géopolitique, l'économie ou la société. Confirmation: les indicateurs de développement humain et de compétitivité placent régulièrement la Suisse dans le peloton de tête. Mis à part les problèmes liés au franc fort et à l'euro faible, le nouveau défi, pour notre pays comme pour toutes les économies développées, s'appelle numérisation, préoccupation justement inscrite au programme du présent Forum de Davos. Cette «quatrième révolution industrielle» ne modifiera pas seulement les techniques de production, elle bousculera les méthodes de travail, les procédures administratives, les pratiques commerciales, les services bancaires, les habitudes de consommation. On connaît les instruments – capteurs, supports et produits – de l'économie numé-

rique et ubiquitaire: les smartphones et autres appareils ou objets connectés. Leurs modèles et usages vont se multiplier et se diversifier, rendus possibles par les développements technologiques et nourris par les «big data», ces immenses stocks de données amassés dans des serveurs et autres nuages. La numérisation permet de qualifier d'intelligentes toutes les unités ou collectivités connectées: les villes deviennent des «smart cities», les maisons se font ingénieuses et les chaufferies habiles, les routes commandent leur propre entretien, les voitures se conduisent elles-mêmes, des minibus autonomes transportent leurs voyageurs en site partagé. Les transports sont donc concernés, à divers titres. Les publications, expositions et démonstrations comportent toutes leur volet numérique, au service des usagers et de l'environnement. Avec un mélange de mise en œuvre immédiate et d'effet retard. Comme si le futur s'invitait à la table d'un prochain repas. Le TGV devient ringard face aux souplesses prévues. La vitesse laisse la priorité à la fluidité. Les collectivités et les entreprises réinventent leur flotte automobile. Les bus électriques sont à l'essai ou déjà en service dans de nombreuses villes européennes et en Chine notamment. A Londres et à Lausanne, les métros circulent sans conducteur. En Suisse, Coop expérimente la livraison sans émission de CO₂, avec le train pour les

longs trajets et le camion électrique pour la distribution fine.

Comme on le sait, les CFF ne sont pas en reste. Le système de contrôle des trains ETCS n'est qu'un début, avec des effets aussi importants pour l'interconnexion et la sécurité que spectaculaires pour les passagers. Mais, au jour le jour, chez Cargo comme dans le trafic voyageurs, la numérisation fait des progrès par tablettes et SwissPass interposés. Avec les petits défauts inéluctables qui apparaissent au moment de l'introduction de telles nouveautés à l'échelle 1 : 1.

Mais la numérisation a son prix, en termes d'emplois. Les auteurs américains annoncent que la moitié des postes actuellement occupés aux Etats-Unis pourraient avoir disparu d'ici vingt ans. En Suisse, plusieurs centaines de milliers d'emplois seraient en danger. Ces tristes perspectives concernent moins les activités de routine, déjà balayées par l'automatisation, que des travaux plus qualifiés, incombant actuellement encore à des comptables ou à des employés de bureau, de guichet, de commerce ou de laboratoire. Quand elle coïncide avec la mise en œuvre d'un programme d'économies comme c'est le cas aux CFF, la numérisation peut s'avérer particulièrement coûteuse en termes de personnes occupées. Là encore, l'un des atouts du modèle helvétique devrait jouer son rôle salutaire. Il s'agit de prévenir, sagement. Car la capacité d'adaptation s'entretient, par la formation continue et le soutien à la réinsertion dans un marché du travail transformé par cette fameuse intelligence numérique. Une grande mission commune pour les partenaires sociaux.

Yvette Jaggi



INFO

En route contre RailFit

Nous l'annonçons dans notre dernière édition de 2015: les sections CFF de Romandie n'ont pas l'intention d'accepter sans broncher RailFit et son millier de postes supprimés. Le lundi 1^{er} février, elles battront le pavé pour récolter des signatures en faveur de la pétition lancée avant les

vacances de Noël. Une mobilisation qui s'annonce sous les meilleures auspices tant le programme d'amaigrissement des CFF donnent des aigreurs d'estomac au personnel, mais pas seulement. Les annonces de suppressions de services insensées

(minibars, voir en page 8), les fermetures des agences de voyage laissent craindre le pire quant au service public de demain. De RailFit, les sections n'en veulent pas et la récolte de signatures prévue le 1^{er} février est le signe d'une mobilisation grandissante. **vbo**

■ Transports publics du Chablais Accord de dernière minute

La section TPC a accepté le 16 décembre en assemblée générale extraordinaire le résultat des négociations salariales. Ce n'était pas joué d'avance, car ce résultat avait été refusé une première fois auparavant. L'objet de la discorde est la manière d'accorder l'augmentation salariale, à savoir en pour-cent, 1% en l'occurrence. Les membres de la section estiment que cette augmentation n'est pas très équitable, puis-

qu'elle favorise les grands salaires au détriment des bas revenus. Les collègues les moins payés se voient donc octroyer une augmentation moindre par rapport aux autres et ils trouvent cela injuste puisqu'ils fournissent un travail de qualité tout au long de l'année. Le manque de reconnaissance pour leurs prestations suscite une grande frustration, ce qui n'est pas bon pour le climat de travail. **Hes**

Police des transports : Martigny et Neuchâtel passent à la trappe

Une police plus visible, en fermant des sites?

Le chef romand de la police des transports a décidé de fermer les antennes de Neuchâtel et de Martigny. Ce qui suscite évidemment l'incompréhension totale au SEV.

Il semblerait que l'augmentation de l'offre dans l'arc lémanique (Léman 2030) ait des conséquences inattendues pour les régions dites périphé-

pourront-ils agir suffisamment rapidement sur le territoire neuchâtelois par exemple?» Le SEV regrette cette décision unilatérale du chef Michel Willy, qui n'a apparemment consulté personne. Le SEV a écrit un courrier afin de connaître l'opinion des deux communes concernées. La Ville de Martigny se dit surprise d'une telle annonce, elle qui n'avait pas été informée auparavant. Elle a d'ores et déjà décidé de facturer un certain montant de

pas d'accord avec ces fermetures et qu'il a demandé dès lors des négociations avec la direction, qui n'ont pas encore eu lieu à ce jour. Pourtant, bien que les discussions ne soient pas encore achevées, le chef romand de la police des transports met déjà la pression sur les collaborateurs pour qu'ils fassent leur choix quant à leur avenir rapidement et qu'ils signent immédiatement de nouveaux contrats de travail. Le SEV est déçu par le manque de



La police des transports doit être visible dans les gares. Fermer des sites paraît totalement illogique!

riques. Ou y a-t-il d'autres raisons?

On apprenait en fin d'année 2015 que les locaux de la police des transports de Neuchâtel et de Martigny allaient définitivement disparaître à fin février 2016. Ceci, afin «d'être encore plus efficace et plus mobile», dit les CFF dans le journal «L'Express» du 7 janvier dernier.

Le SEV peine à comprendre la logique des dirigeants de la police des transports. Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, est inquiet: «Comment

prestations si la police locale doit intervenir en lieu et place de la police des transports.

Jean-Pierre Etique explique que ces fermetures de locaux vont dans le sens d'une déshumanisation, ce que le syndicat déplore fortement. «On se plaint déjà que les gens soient livrés à eux-mêmes dans les gares. Cette décision va encore plus dans cette direction, alors que ces deux régions sont pourtant considérées comme des points chauds.»

Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV, explique que le SEV n'est

compréhension du partenariat social de la part du chef romand de la police des transports.

Selon différentes sources, le fin mot de l'histoire pourrait être le contrat de prestations avec les TPG à Genève et la volonté du chef de tout axer sur ce contrat payant, quitte à «abandonner» les autres régions, moins rentables... C'est une drôle de vision du service public!

Henriette Schaffter

CARNET DE BORD

De l'incohérence politique

Les Suisses veulent des transports publics et un transfert de la route vers le rail, ils le disent depuis plus de 20 ans dans les urnes et dans leurs habitudes de déplacement qui plébiscitent les transports publics. Ils redisent à chaque votation sur le sujet, avec cohérence (Initiative des Alpes = 1994; Avanti rejetée en 2004; FAIF = 2014), qu'ils veulent le transfert modal, qu'ils préfèrent préserver les paysages, qu'ils ne veulent pas tant de camions sur les routes.

Le Département de l'énergie et de la mobilité de la Confédération a bien de la chance: il lui suffit d'appliquer une politique issue tout droit des urnes, pas besoin de convaincre, simplement de s'appuyer sur la volonté exprimée pour développer une politique respectueuse de l'environnement. Cela profile la Suisse en modèle écologique et excellent élève en termes de mobilité et de préservation de la planète.

Toute politique gouvernementale rêverait de disposer d'une telle configuration: non seulement mettre en place une politique privilégiant le transfert modal ne semble pas poser de problème aux citoyens, mais ils l'appellent même de leurs vœux. Une politique qui est également une mine de bénéfices marginaux: c'est tellement plus simple d'organiser les contrôles pour vérifier que les containers chargés sur les trains transportent bien ce qu'ils doivent transporter lorsque les points de passage sont obligés. Les flux du rail sont faciles à contrôler pour les marchandises, mais également pour l'infrastructure: les wagons et locomotives (freins, fonctionnement) comme les autorisations de conduire pour le personnel peuvent être efficacement et rapidement vérifiés, cela assure plus de sécurité. Enfin, la réalisation du transfert modal assure un développement plus harmonieux de l'urbanisme, rationalise la mobilité et permet finalement d'abaisser les coûts puisque les infrastructures sont financées par l'usage. Même d'un point de vue purement économique, c'est un modèle.

A contrario, on pourrait pourtant argumenter qu'actuellement, la Suisse étant si minuscule, une politique comme celle voulue par le peuple n'est pas compatible avec le reste de l'Europe. Si les marchandises qui transitent du Nord au Sud et inversement, traversent notre territoire, nous ne pouvons pas, au nom des bilatérales, mener notre petite politique de sécurité et d'écologie. C'est un point de vue. Il y en a un autre qui assume que, justement, notre rôle central nous oblige à être plus cohérents encore.

Malgré tous ces arguments, avec la cheffe du Département en tête, c'est toute une armada qui est lancée pour le percement d'un deuxième tube au Gothard. Personne n'est dupe, une fois creusé, le tunnel laissera passer voitures et camions et fera des vallées traversées des caisses de résonance pour le bruit et des couloirs à pollution. Le canton d'Uri a déjà dit non, le Tessin également, mais «on» veut faire le bien des gens contre leur gré, «on» prétend dans la campagne pour la votation qui a débuté que le bon peuple n'a pas bien compris. Comment rentabiliser cet investissement colossal? Mettons le coût d'une vignette par camion... Tout de même une vignette qu'il ne faut surtout pas augmenter... Soyons pragmatiques, il n'y aura rien à gagner, car la politique de transport modal sera enterrée, la confiance des Suisses dans la démocratie directe sera un peu plus entamée et l'expérience, si nécessaire, que la cohérence paie sera complètement mise en échec. Valérie Solano



L'interview du début d'année



Giorgio Tuti: «Au moins cinq succès en 2016»

Le SEV va au-devant de mois chargés, tant sur le plan politique que syndical. Son président Giorgio Tuti se réjouit de fêter au moins cinq succès en 2016.

■ **contact.sev: 2016 compte 366 jours; duquel te réjouis-tu le plus?**

Giorgio Tuti: J'espère de plus d'un: à commencer par celui où nous aurons enterré le 2^e tube routier du Gothard pour le bien des transports publics. Il pourrait y en avoir un deuxième si la nuisible initiative Pro Service Public est refusée. La cerise sur le gâteau ce serait de pouvoir trinquer à une hausse de 10 % des rentes AVS grâce à notre initiative AVSplus. Voilà pour la partie politique. Je me réjouis aussi du jour où nous aurons signé une bonne CCT avec le BLS, et il y a aussi ce jour où nous pourrions dire que le programme RailFit des CFF ne pourra pas être mis en œuvre

comme il a été annoncé, car il n'est pas possible d'affronter la hausse programmée du trafic avec moins de personnel. Ce seront donc cinq jours réjouissants!

■ **Et quel jour-née aimerais-tu avoir déjà derrière toi?**

(il hésite longtemps et rit) Celle où j'ai rendez-vous chez le dentiste!

■ **Presque tout ce que tu as évoqué intervient durant le premier semestre 2016. Ce sera une période intensive. Comment le SEV va-t-il l'affronter?**

Nous sommes habitués à fixer des priorités et à unir nos for-

ces tout en gardant à l'esprit la nécessité de maintenir le haut niveau de qualité de nos prestations. Il est important qu'il y

«Elle est d'autant plus nécessaire maintenant pour qu'elle soit déclarée de force obligatoire.»

ait aussi des moments plus calmes pour que l'organisation puisse souffler. Les nouveaux projets seront donc repoussés à la deuxième partie de l'année. Le plus important c'est que je peux compter sur un personnel très motivé et très engagé, ainsi que sur d'innombrables membres actifs.

■ **Juste avant Noël est arrivé le jugement du Tribunal administratif fédéral concernant**

les salaires chez Crossrail; un succès total pour le SEV. Quelle est la suite?

C'était assurément un des jours les plus réjouissants de l'an dernier! C'est une évidence: cette

décision est absolument centrale pour le SEV, pour les mécaniciens, pour l'ensemble du personnel des transports publics. Nous attendons maintenant de voir si les parties adverses font recours. Si ce n'est pas le cas, l'Office fédéral des transports devra rendre une nouvelle décision qui détermine quel est le salaire minimum d'usage dans la branche du transport de marchandises, en s'appuyant donc sur le fondement du jugement. Ce salaire nous le connaissons: c'est celui des mécaniciens qui figure dans les conventions collectives que nous avons négociées et qui ne différencie pas le trafic intérieur du trafic transfrontalier.

■ **Si l'Office fédéral des transports fait son travail comme il se doit, y a-t-il encore besoin d'une convention collective de branche?**

Nous voulons immédiatement aborder la question d'une CCT de branche et inclure aussi les petites entreprises. Elle est d'autant plus nécessaire maintenant pour qu'elle soit déclarée de force obligatoire.

■ **Cela ne suffit donc pas que l'OFT définisse l'usage de la branche?**

Sûrement pas. L'OFT définit un salaire minimal pour une seule catégorie, les mécaniciens. Une CCT, c'est autre chose. Bien sûr le salaire minimum en fait partie, mais il y a bien plus!

■ **Le printemps dernier, le SEV a décidé d'analyser avec plus d'exactitude le futur de l'hôtel Brenscino. Quand les résultats seront-ils connus?**

Dans le courant de 2016! Nous nous posons depuis longtemps la question si la gestion d'un hôtel fait encore partie des tâches d'un syndicat. Nous ne voulons pas décider dans la précipitation et étudier toutes les options, afin de prendre une décision réfléchie en toute connaissance de cause. Au final, c'est l'assemblée des délégué-e-s de la Coopérative des maisons de vacances SEV qui tranchera, avec tout le sérieux et la préparation nécessaires.

■ **Il y a beaucoup de travail pour le SEV cette année – mais tu l'as dit: le travail du quotidien ne doit pas en souffrir. Quels en sont les points forts?**

En comparaison d'autres syndicats que je connais en raison de mes activités antérieures, il y a comme grande différence au SEV qu'on n'offre pas seulement une large palette de

TROIS QUESTIONS PERSONNELLES

■ **Plus haut, tu as répondu à la première question d'un point de vue professionnel; sur le plan personnel, y a-t-il un jour particulier en 2016?**

Oui! Il y a déjà eu ce jour où l'aînée de mes filles a pu fêter ses 20 ans et en avril la seconde aura 18 ans. Ce sont pour moi deux jours très, très importants!

■ **Tu es exclu de l'enregistrement du temps de travail comme le prévoit la législation pour ta fonction. Que**

fais-tu pour que l'équilibre entre le travail et la vie privée et sociale soit encore de mise?

J'ai le privilège d'avoir encore un travail extrêmement passionnant et utile. Je n'ai jamais eu l'impression durant toutes ces années d'être stressé, car pour moi le stress est lié à quelque chose qu'on n'aime pas, voire qui nous dépasse. Je trouve l'équilibre! Par ailleurs, je possède un superbe vélo tout terrain depuis quelques années. Le samedi ou le dimanche je

vais faire du vélo en montagne. Lorsque je gravis la pente, de nombreuses excellentes idées me viennent à l'esprit et je me ressource parfaitement. Il est en outre important pour moi de voir des ami-e-s externes à mon environnement professionnel, où l'on aborde d'autres sujets que les thèmes syndicaux et politiques.

■ **Et l'inévitable dernière question: qui sera champion d'Europe de football le 10 juillet?**

L'Italie!



Giorgio Tuti

services, mais que nos membres attendent aussi une certaine profondeur. Je suis absolument convaincu que nous devons encore d'offrir des prestations de cette ampleur et de cette qualité. Les membres payent leurs cotisations pour ça. Ce sont d'un côté les prestations individuelles, en particulier l'assistance juridique, mais aussi les prestations collectives: les CCT qui sont au coeur de notre action. Nous avons des CCT de haute qualité et nous devons veiller à maintenir ce niveau à chaque renouvellement de CCT. Sur ce point, nous n'avons absolument aucune concession à faire.

■ **Regardons aussi autour de nous; tu es aussi vice-président de l'USS et au comité exécutif de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Quels sont tes priorités dans ces organes en 2016?**

Sur le plan européen, il y a des thèmes brûlants depuis longtemps déjà. Il s'agit de combattre les répercussions brutales liées à la libéralisation des

«*Nous nous devons encore d'offrir des prestations de cette ampleur et de cette qualité. Les membres payent leurs cotisations pour ça.*»

transports publics parce qu'on voit qu'elles vont dans la mauvaise direction. Il y a en outre l'initiative populaire européenne pour des transports équitables et contre le dumping salarial. Au sein de l'Union syndicale suisse, il y a deux gros dossiers: d'une part toutes les discussions sur les mesures d'accompagnement et des accords bilatéraux, dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative sur l'immigration de masse. Il s'agit pour nous de mettre l'accent sur les mesures d'accompagnement qui sont plus que nécessaires, afin de pouvoir pro-

téger le marché du travail de manière conséquente. D'un autre côté, l'initiative AVSplus est au sommet des priorités, en lien avec la réforme de la pré-

voyance vieillesse.

■ **De manière générale, les syndicats suisses perdent encore et toujours des membres. Le SEV est aussi concerné. Que faire là contre?**

Recruter de nouveaux membres! Le SEV ne perd pas beaucoup de membres en raison d'insatisfaction ou de résiliation de l'adhésion. Nous perdons toutefois des membres parce qu'ils quittent la branche et travaillent ailleurs. Le plus grand problème du SEV c'est le nombre de décès. Le potentiel de recrutement de nouveaux membres est bien

réel: les entreprises de transports publics doivent rajeunir leurs effectifs et c'est là que nous devons agir. Nous devons pouvoir recruter les plus jeunes, afin de continuer à obtenir le meilleur grâce à un fort taux d'organisation et un bon rapport de force.

■ **Y a-t-il des stratégies communes aux syndicats?**

Toujours plus! Quelques syndicats vont déjà dans cette direction. Nous collaborons avec l'APC, l'Association du personnel de la Confédération dans le domaine informatique. Et je suis sûr que dans les services aux membres où nous collaborons déjà énormément, il y a encore des possibilités. Ce qui est encore plus intéressant, c'est lorsque les syndicats joignent leurs efforts pour organiser les membres dans des activités et des branches où les taux de syndicalisation sont faibles. Il s'agit de culti-

ver ce qu'on appelle les dé-serts syndicaux. C'est comme ça que peuvent naître des projets qui profiteront à l'entier du mouvement syndical.

■ **Le SEV joue-t-il un rôle plutôt actif ou plutôt passif?**

Le SEV veut jouer un rôle actif et être une force de proposition. Nous venons d'organiser la deuxième journée du service public. Celle-ci émane d'une impulsion du SEV. Nous ne sommes certes pas le seul syndicat dans le domaine du service public. Je crois qu'il est temps de développer un service public commun dans ce pays qui soit une réponse syndicale aux milieux politiques qui préféreraient le privatiser ou le démolir. Nous le devons au service public et à nos membres, mais avant tout à la population.

Peter Moor/vbo

Elvetino et les CFF ont une responsabilité sociale vis-à-vis de la gastronomie ferroviaire

La mort lente des minibars

De manière inattendue, les CFF ont annoncé début janvier la fin prochaine des minibars. Simultanément, ils déclarent renoncer à exploiter les bars à café dans les gares. Ils n'ont pas respecté l'obligation d'informer le personnel auparavant.

De manière récurrente, le SEV reçoit de la part des CFF des déclarations concernant la gastronomie ferroviaire. L'annonce comme quoi les minibars disparaîtraient définitivement à fin 2017 est d'autant plus surprenante pour la secrétaire syndicale responsable de ce secteur, Regula Bieri: «Elvetino a clairement violé la CCT, puisque l'entreprise n'a informé ni la commission du personnel ni le SEV avant cette annonce.» Le SEV et Unia ont communiqué leur mécontentement au directeur d'Elvetino, Wolfgang Winter, par écrit.

Qui est le coupable ?

Le personnel n'a été invité à des assemblées qu'après la divulgation de l'information dans les médias. Et la direction a même essayé de mettre la faute sur les syndicats face aux réactions négatives des médias. Depuis de nombreuses années, les CFF creusent pourtant la tombe des minibars en louant dans les gares de plus en plus d'emplacements à divers take-aways, qu'ils ont jusqu'ici également partiellement exploités. Cela permet à CFF Immobilier

d'encaisser de nombreuses recettes alors que la division Voyageurs des CFF doit couvrir les déficits croissants de la gastronomie ferroviaire: il est logique que les chiffres d'affaire baissent si les voyageurs peuvent acheter dans les gares toutes sortes de boissons et snacks.

Les minibars emploient encore 200 personnes, ce qui est bien plus bas que lorsque le SEV a débuté dans cette branche. «Beaucoup de ces gens sont actifs depuis des années dans cette profession et ils connaissent les voyageurs, ils sont très appréciés et travaillent avec un grand engagement dans les trains» explique Regula Bieri.

Former le personnel

Pour le SEV, il est impensable de supprimer la totalité de l'offre des minibars. Les voyageurs et le personnel des minibars ne doivent pas payer pour le cannibalisme des CFF qui multiplient les offres dans les gares et les voitures-restaurants des nouvelles compositions du trafic grandes lignes. Si le personnel des minibars



Les minibars resteront-ils au dépôt ?

est réengagé à l'avenir dans les voitures-restaurants, Elvetino a le devoir de former les personnes concernées pour ces nouvelles tâches et de leur offrir les moyens d'un développement professionnel. Le SEV n'acceptera pas de licenciement. Ceci est également valable pour les 65 employés des bars à café «Segafredo» dont les CFF veulent se débarrasser. Le SEV demande à Elvetino de proposer à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs des postes équivalents dans d'autres secteurs de l'entreprise et des mesures

leur permettant de maîtriser les nouvelles tâches. Le SEV exige en outre que les entreprises qui reprendront les bars à café se conforment aux dispositions contractuelles concernant la garantie de l'emploi et s'engagent à négocier, si elles n'en ont pas encore, des conventions collectives de travail équivalentes.

C'est du service public !

Certes, la demande existe réellement pour les take-aways dans les gares, mais les minibars doivent aussi avoir un avenir. La vice-présidente de

SEV, Barbara Spalinger, explique: «Le SEV demande que les minibars continuent de circuler selon l'horaire prévu dans les trains avec un taux d'occupation suffisamment élevé, et qu'ils restent toujours aussi fiables et accessibles pour les voyageurs. Les minibars sont un service à la clientèle incontournable qui doit être proposé afin de garantir un certain confort aux voyages en train; ils constituent une partie essentielle du service public des CFF.»

Peter Moor/Hes

LUTTES SYNDICALES

Victoire d'étape pour la fonction publique genevoise

Après sept journées de grève, le Conseil d'Etat a accepté le 17 décembre de signer un protocole d'accord avec le Comité de lutte. De véritables négociations sur la mise en œuvre des mesures structurelles sont enfin ouvertes, y compris sur de nouvelles recettes pour l'Etat. Les mesures structurelles prévoient 5% de réduction des dépenses

en personnel sur trois ans. Grâce à la forte mobilisation – certaines manifestations ont réunies jusqu'à 11 000 personnes – et à l'unité dont ont fait preuve les employé-e-s du service public, on est passé de l'ultimatum d'un Conseil d'Etat prêt à passer en force à de véritables négociations ouvertes jusqu'au 21 mars. Le Conseil d'Etat a aussi accepté

de discuter de nouvelles recettes de l'Etat, ce qui n'aurait pas en ligne de compte jusque-là. «L'exécutif a aussi dû admettre que les quatre mesures structurelles, à savoir la hausse du temps de travail, le gel des embauches, la facilitation des licenciements et le blocage des annuités était inacceptable», ajoute Marc Simeth, président du Cartel

intersyndical. Le Comité s'est engagé, lui, à ne pas faire grève jusqu'au 21 mars. Il renonce aussi temporairement à ses annuités et prend acte de l'objectif du Conseil d'Etat de diminuer les dépenses globales d'un montant de 192 millions de francs sur les trois prochains exercices. Dans cette situation très tendue, une bonne nouvelle: le

référendum contre le «Personalstopp» a abouti. Ce texte prévoit le gel des charges de personnel et l'ensemble des charges de fonctionnement de l'Etat, y compris les subventions, les aides sociales et le soutien au monde associatif tant que la dette n'est pas ramenée au montant des ressources de l'Etat.

ISS

Guichets de la gare de Genève

Un smiley si tu as été pro? Le degré zéro de la statistique

Aux guichets de la gare Cornavin de Genève, les usagers peuvent évaluer la qualité de l'«entretien» avec le personnel. Les chefs sont enthousiastes, les collègues de la vente nettement moins...

Veillez presser sur la touche verte si vous êtes satisfait-e, la jaune si c'était moyen, la rouge si vous êtes mécontent-e de l'entretien. Voilà la dernière trouvaille des chefs de la vente des guichets de Genève. Officiellement, c'est «pour avoir le ressenti direct du client». Après l'entretien au guichet, le client évalue donc la prestation du personnel. L'employé n'a toutefois pas accès à la réponse verte, jaune ou rouge. Dès lors, comment pouvoir répondre au ressenti direct de l'utilisateur?

«Si l'employé-e constate que l'utilisateur est insatisfait, il s'agit de s'enquérir des raisons de cette insatisfaction», précise l'un des chefs rencontrés le mardi 12 janvier.

Il faut préciser que ces évaluations ne sont pas individuelles, mais globales et «pour l'instant les chiffres sont vraiment très bons. On avait des chiffres du service clientèle de Berne, mais ce n'était pas assez précis.» Reste tout de même ce gros doute: comment vraiment ré-



pondre aux éventuelles récriminations de la clientèle sans une récolte plus poussée des avis? Sur la base d'une couleur, seul l'aspect quantitatif est de mise. Pour le qualitatif...

Le personnel mécontent

A juste titre, le personnel se demande comment apprécier le «vote» du client. «Si je suis sympa mais que je refuse un remboursement à un usager, il va peut-être presser sur le bouton rouge? En fin de compte, le client évalue l'entretien ou le vendeur, la vendeuse? Cette évaluation n'est pas très fine et ses résultats peuvent difficilement être interprétés», réagit-on parmi le personnel.

Cette nouveauté est une goutte de plus dans l'océan de pression que vit le personnel de la vente. Après le client-mystère,

voici l'évaluation directe dont les résultats relèvent donc du... mystère. Plus inquiétant ou plus rassurant, selon le point de vue, de nombreux clients ont dit tout le mal qu'ils pensaient de cette façon de faire, jugeant le procédé scandaleux, lamentable, choquant.

Comm peu convaincante

Du côté de la communication officielle, on se veut rassurant. Pourtant, les réponses fournies par le porte-parole Frédéric Revaz (voir ci-dessous) ne correspondent pas forcément au message transmis à Genève. Et sur les questions relatives aux statistiques et à leur biais, on a plutôt l'impression que la démarche manque de bases scientifiques sérieuses et c'est le tâtonnement qui prévaut.

Vivian Bologna

QUAND LA COMM S'EMMÊLE

«C'est l'image globale des CFF qui est évaluée». Ah bon?

Genève-gare-test: que testent les CFF exactement? Le personnel ou la satisfaction par rapport à leurs prestations? Entre la communication officielle et ce que vit le personnel, il y a un monde... Sur les boîtiers, la question posée aux usagers – «Satisfait de cet entretien? Votez» –

est claire. Pourtant d'après le porte-parole des CFF Frédéric Revaz, «les clients répondent à la question – «Etes-vous satisfait de nos prestations?»». C'est donc la satisfaction des clients qui est évaluée. Cela s'adresse aux CFF en général et permet de donner une image globale de la satisfac-

tion de la clientèle. Pourquoi avoir choisi ce moyen d'évaluation? «Jusqu'ici, à Genève, nous procédions par sondage, ce qui ne donnait qu'une idée partielle des impressions des clients. Les boîtiers ne donnent bien sûr pas d'information sur le travail des employé-e-s, et ne se rapportent pas à un

guichet en particulier. La Cope a été informée de l'expérience, et il n'est pas possible d'utiliser ces boîtiers de manière individuelle – les CFF se sont engagés sur ce point.» L'expérience va se poursuivre à Genève et pourrait être étendue à d'autres gares. Quand? Rien n'a été fixé. vbo

**ENSEMBLE NOUS
SOMMES TOUJOURS
PLUS FORTS**

Recrute des collègues, fais-les adhérer au SEV et tu recevras de nouvelles primes attractives!



Le SEV peut compter sur une jeunesse qui s'engage dans les sections et les sous-fédérations

«S'impliquer dans les sections et les sous-fédérations permet de trouver sa place dans notre système syndical, de faire entendre sa voix et de faire bouger les choses, même si ça peut parfois prendre du temps, voire ne pas fonctionner.»

Janos Jorosch, membre de la Commission des jeunes et du comité SEV



Janos Jorosch

Cette jeunesse qui s'engage activement au SEV

contact.sev vous propose quelques portraits de jeunes membres ayant des responsabilités dans leurs sections ou le parcours d'actifs s'étant engagés jeunes au SEV. Quels sont leurs défis au sein des sections ? Quelles sont leurs motivations ? Forcément non exhaustif, notre dossier braque les projecteurs sur les jeunes d'aujourd'hui. Ils jouent un rôle essentiel pour le SEV de demain.

■ René Zürcher, AS Ouest

« Ça correspond à mes convictions »

Agé de 35 ans, René Zürcher co-préside, aux côtés de Georges Stanesco, une très grande section, forte de 1052 membres.

Actuellement dispatcher à l'OCP à Berne, René Zürcher est entré au SEV durant son apprentissage d'agent du mouvement. Il a grandi à Tramelan et habite maintenant à Bienne. Il est devenu du jour au lendemain secrétaire de la section SBV Arc jurassien, « parce qu'il manquait un secrétaire ». « J'ai été catapulté à ce poste, puis c'est allé très vite, je suis devenu coprésident de cette section et, à la création d'AS, il a fallu un président pour la grande section AS Ouest... on ne m'a pas obligé, mais s'il y avait eu un autre candidat, j'aurais laissé la place pour assurer d'autres fonctions syndicales comme la branche Infrastructure que j'ai présidée jusqu'à mon départ pour la Division Voyageurs. Je le fais néanmoins avec beaucoup de plaisir », explique-t-il.

Et pourquoi s'engager ainsi dans un syndicat à son âge ? « J'ai toujours été sensible aux questions sociales, je ne suis d'aucun parti mais l'aspect syndical correspond à mes convictions. Pour moi, par exemple, le contrat social, c'est essentiel. Mais les jeunes n'y accordent plus la même importance. C'est difficile de les mobiliser



car souvent, ils préfèrent aller voir ailleurs si quelque chose ne leur plaît pas au niveau du travail. Je trouve qu'en Suisse allemande, il y a beaucoup de jeunes syndicalistes qui en veulent ! C'est pas vraiment la même dynamique en Suisse romande, je ne sais pas pourquoi, mais j'espère me tromper sur ce point et j'invite les jeunes à s'engager pour leurs conditions de travail. Au comité nous sommes ouverts aux personnes souhaitant assumer une fonction syndicale, qu'ils n'hésitent pas à nous contacter.»

A-t-il d'autres engagements dans des associations ou autres ? « Il y a plein de causes qui me touchent, mais le SEV me prend beaucoup de temps et je ne veux pas faire les choses à moitié. J'estime que les gens paient et qu'ils sont donc en droit d'attendre quelque chose de nous. Je ne veux pas les décevoir.»

Hes

■ Ricardo Pinto, président de la section TPCV

A 33 ans, d'Andorre à la Tchaux

Il ne siège au comité de la section TPCV que depuis août 2014; il a pourtant accédé à la présidence le 1^{er} janvier 2016. Ricardo Pinto, 33 ans, vient de succéder à Denis Burri qui a pris une retraite bien méritée.

« J'espère que 2016 sera plus calme que les deux années précédentes. » Le ton est donné. Désireux de ne pas rajouter de l'huile sur le feu, Ricardo Pinto n'entend pas pour autant fermer les yeux sur les difficultés rencontrées à la Chaux-de-Fonds par les conducteurs et conductrices de bus. « Disons que certaines personnes de la hiérarchie de l'exploitation avaient des méthodes de conduite qui étaient plutôt démotivantes. Ces années difficiles sont à l'origine de mon engagement syndical. Aujourd'hui, grâce à un esprit d'écoute constructive de toutes parts, le climat de travail est nettement plus serein. Cela se ressent clairement sur le terrain », explique-t-il.

Dans l'entreprise TransN depuis trois ans, Ricardo Pinto est d'origine portugaise, né en France où il a vécu jusqu'à l'âge de 10 ans avant que sa famille ne retourne au Portugal. « J'ai ensuite émigré dans la Principauté d'Andorre où j'ai conduit sur des lignes internationales et urbaines avant de rejoindre la Suisse car mon épouse souhaitait se rapprocher de sa sœur vivant à Zurich. » Un contrat de travail obtenu aux ex-trn et voilà que le trentenaire se retrou-



Ricardo Pinto, motivé et motivant.

ve dans les Montagnes neuchâtelaises. En tant que président, il se réjouit de la composition de son comité d'une dizaine de personnes : « Il est mixte. Il est représentatif des diversités culturelles qui composent les membres de la section. Il est aussi un joli mélange intergénérationnel et les différents lieux de service du Locle, du Val-de-Ruz et de la Chaux-de-Fonds y sont représentés. » Au programme de sa présidence, le recrutement des jeunes notamment « qui sont l'avenir, le changement. Il s'agit d'informer, de convaincre les non syndiqués de l'utilité d'une adhésion. Et les améliorations des conditions de travail que nous obtenons sont d'excellents arguments. Au-delà du recrutement, je constate la nécessité de rapprocher les membres en mettant sur pied des activités conviviales. » Alors on ne peut que souhaiter au jeune président d'atteindre ses objectifs.

Vivian Bologna



En guise d'activité de fin d'année 2015, la Commission des jeunes s'en est allée du côté de Zurich, invitée par le président de la section VPT-SZU.

Janos Jorosch: «Pour les jeunes, difficile de se syndiquer en pensant au long terme»

«Nous avons beaucoup de difficultés à attirer les jeunes Romand-e-s et les italophones aux activités de la Commission des jeunes», constate **Janos Jorosch**, membre de la commission et du comité SEV. Ce mécanicien de locomotive de 25 ans travaille aussi à 50 % comme spécialiste du matériel roulant à l'OCP (Operation Center Voyageurs) de Berne. «Pour les italophones, la barrière naturelle que constitue le Gothard explique le manque de participation aux activités de la Commission des jeunes. Pour la Romandie, peut-être la commission est-elle vue comme trop germanophone?» Membre aussi du comité central LPV, ce Romand parfait bilingue invite l'ensemble des jeunes syndiqué-e-s romand-e-s – de moins de 30 ans – à se laisser tenter par les activités mises sur pied par la Commission des jeunes. «Chaque année on fait notamment une sortie luge; cette année c'est le 30 janvier. En 2016, on va aussi aller faire de l'escalade dans la région bernoise. Grâce à ces activités fun, on peut entrer et découvrir le syndicat, tisser des liens, aborder des thématiques

professionnelles.» Il est vrai que pour l'heure la page FB des jeunes est exclusivement germanophone, «mais si quelqu'un souhaite participer à nos activités, il trouvera toujours quelqu'un pour faire office de traducteur», relève celui qui fait justement de la traduction simultanée pour la LPV. Car au-delà de l'aspect fun, c'est toute la question centrale du renouvellement des forces du SEV qui est au cœur des préoccupations de la Commission des jeunes. «Les jeunes d'aujourd'hui ne s'envisagent pas forcément dans le même métier pour toute leur vie.

Difficile donc de se syndiquer en pensant au long terme, en réfléchissant à ce qu'on aura dans 10, 15 ou 20 ans, voire plus. Focalisés sur le court terme, les jeunes doivent donc trouver des raisons de se syndiquer qui ne soient pas pertinentes à long terme. Et il faut parfois y aller davantage avec les tripes qu'avec la tête. D'un autre côté, le manque de jeunes influence justement la ligne du syndicat puisque les décisions prises par les plus anciens ne tiennent pas forcément compte des besoins des plus jeunes. Autre problème: les comités de section,

les sous-fédérations et le SEV ne cessent d'annoncer que les jeunes sont nécessaires, qu'ils apportent un dynamisme fondamental pour le syndicat. Pourtant, ensuite, les propositions émanant des jeunes sont certes écoutées, mais passent rarement la rampe des organes décisionnels.» Il est vrai par exemple que la proposition de la Commission des jeunes de calculer les cotisations en fonction des salaires n'a pas été retenue lors du dernier Congrès. Autre défi majeur selon Janos Jorosch, la lutte contre ceux qu'il appelle les résignés et qui en raison d'événements négatifs datant de nombreuses années donnent une mauvaise image du syndicat auprès des jeunes. «On ne peut pas juger le SEV sur la base de vieilles histoires. S'impliquer dans les sections et les sous-fédérations permet de trouver sa place dans notre système syndical, de faire entendre sa voix et de faire bouger les choses, même si ça peut parfois prendre du temps, voire ne pas fonctionner. Mais ça fait partie du jeu. Celui qui ne s'implique pas du tout n'obtient rien non plus. Mieux

vaut s'engager que ne faire que critiquer.» Et pour rendre l'adhésion plus intéressante, plusieurs pistes sont à l'étude car sur le plan financier le passage du statut d'apprenti-e à celui d'actif est un choc. «Quand on est apprenti-e, on ne paye pas de cotisation, ensuite c'est le tarif plein. Peut-être faudrait-il une transition plus douce?»

vbo



T'AS MOINS DE 30 ANS?

■ Les jeunes intéressé-e-s par les activités de la Commission des jeunes, quelle que soit leur section peuvent prendre contact avec elle par e-mail à l'adresse jeunesse@sev-online.ch, en se rendant sur la page Facebook SEV Jeunesse, sur leur site internet sev-young.ch/fr ou en contactant la secrétaire syndicale Lucie Waser, responsable de la commission, au 031 357 57 38

■ Béatrice Rieder et Emilie Michellod La plus jeune section du pays

Avec moins de 35 ans de moyenne, le comité de la section VPT TMR est le plus jeune du pays. Le plus féminin aussi.

Deux hommes et deux femmes au comité VPT TMR. L'égalité parfaite. Et pourtant, malgré cette jeunesse, l'expérience syndicale n'y est pas forcément défaillante, sourit la présidente Béatrice Rieder, rencontrée en compagnie de la secrétaire Emilie Michellod, 30 ans. «J'ai débuté mon parcours syndical juste après mon apprentissage d'agente du mouvement, en 2001, lorsque je suis entrée au comité de la section MOB. Je me souviens de négociations très dures», précise Béatrice. Employée au Centre de gestion du trafic de Sembrancher/Vernayaz, elle a donc, à 32 ans, quelques atouts dans sa manche pour défendre les intérêts des collègues face à la direction. 2016 s'annonce d'ailleurs comme une année cruciale pour la section forte d'une cinquantaine



Emilie Michellod et Béatrice Rieder.

de membres issus principalement du secteur rail. Ils demandent depuis des années une CCT. «TMR est la dernière entreprise romande de transport public sans CCT! Chaque année il y a une excuse pour ne pas en négocier une. Le 28 janvier, on va à la rencontre des collègues pour distribuer des flyers demandant une CCT», annonce Béatrice Rieder. L'actualité syndicale offre une belle opportunité au comité d'être proche du personnel et de ses membres. Et cette jeunesse a des avantages selon Emilie Michellod: «Comme le personnel du rail a été rajeuni, la moyenne d'âge de notre comité est comparable à celle du personnel dans ce secteur. Cela permet un fort sentiment d'identification à notre comité.»

vbo

■ Damian Vogel, LPV Bâle

« Faire bouger les choses au lieu de râler »

Le jeune vice-président de la LPV Bâle souhaite encourager les collègues à lutter, au sein du SEV, contre les détériorations, et pour de bonnes solutions.

«De nombreux collègues sont frustrés de n'avoir connu que des détériorations ces dernières années», explique le mécano, âgé de 24 ans. «Notre CCT est cependant encore une des meilleurs du pays. Cela n'amène à rien de râler ou de quitter le syndicat par mécontentement. Car il nous faut justement des membres pour pouvoir faire bouger les choses», explique Damian, qui va se présenter au poste vacant de président de sa section en avril. Il est également actif chez les jeunes SEV, notamment comme responsable du site et de la page facebook.



Il souhaite motiver en particulier les jeunes mécanos à adhérer au syndicat et à s'engager dans les comités. Pour rendre les assemblées de section attractives, il estime qu'il faut organiser un truc spécial, comme ça s'est fait chez lui en automne dernier, avec la visite d'une brasserie. Ce qu'il apprécie au SEV et qui lui tient particulièrement à cœur, c'est la solidarité entre les différents métiers du rail.

Fi/Hes

■ Myriam Bänninger, vice-présidente de TS Suisse nord-ouest Elle lutte pour un traitement équitable

Maître artisanne aux ateliers industriels d'Olten, Myriam Bänninger est vice-présidente de la section TS de Suisse nord-ouest.

A 29 ans, celle qui est professionnelle de la pose de sols de formation est devenue active syndicalement en 2011, lorsqu'elle travaillait au sein de la Carrosserie Hess SA à Bellach. Elle siégeait alors à la commission du personnel qui avait dû négocier avec l'entreprise lors de l'introduction du chômage partiel. Membre d'Unia, elle fut



aussi active au sein du comité de la région Bienne-Seeland-Soleure du syndicat. Depuis septembre 2012, elle est employée à Olten. Dès février 2013, elle devient personne de confiance pour le SEV et déléguée CCT. Elle accède à la vice-présidence de la section début

2014. Elle s'engage car «celui qui travaille a le droit de ne pas être exploité». La CCT est un important moyen pour s'en protéger. «De manière générale, le SEV veille à ce que toutes et tous soient traités de manière correcte et soutient les collègues en cas de problèmes.» Myriam apprécie cet accompagnement et ne se gêne pas de demander conseil auprès des membres expérimentés de TS ou auprès des professionnels du SEV. Elle a aussi énormément de plaisir à échanger avec ses collègues du comité de section, à la conférence CCT et lors de cours SEV.

Fi/vbo

■ Aurélien Mouche, VPT du Jura

« On m'a refilé la patate chaude »

C'est un peu la menace de tutelle qui a fait dire oui à Aurélien Mouche. Personne ne voulait de la présidence, «il a bien fallu que quelqu'un se dévoue pour l'avenir de la section».

«On ne rêve pas de devenir président de section. Un jour, on accepte la charge et on se met au boulot» explique Aurélien Mouche, mécanicien de locomotive aux CJ, fraîchement élu président de sa section, à



27 ans. A peine arrivé aux CJ, il entraînait au comité de section. Il faut dire qu'il est également actif en politique, puisqu'il est conseiller communal (exécutif) depuis six ans environ dans sa commune des Genevez (JU).

Il est même le doyen du conseil! Pour lui, cette fonction de président est une bonne expérience de vie: on y apprend à négocier, à déléguer, à diriger des séances et à prendre des décisions. L'année 2016 s'annonce plus calme que la précédente aux CJ, puisque le renouvellement de la CCT est quasi signé. Son credo? «Un service public garanti avec de bonnes conditions de travail.» Tout un programme.

Hes

■ Thomas Giedemann, LPV Tessin

Regard sur un passé de jeune syndicaliste

Thomas Giedemann est vice-président de la LPV Tessin. Il a débuté son activité syndicale à l'âge de 22 ans.

«Il y a 20 ans, le monde était différent, les chemins de fer également, mais l'engagement syndical demandait déjà de la constance, de la détermination et de la persévérance.» Mais qu'est-ce qui peut donc motiver un jeune homme d'à peine plus de 20 ans à s'engager ainsi syndicalement? «J'ai toujours été à gauche, je crois aux

principes défendus par la gauche et par les syndicats. Mon entrée dans le monde syndical était donc cohérent, évident.» Les années passent et les problèmes restent. Thomas connaît bien la base et il estime que le seul moyen d'être crédible auprès des membres, c'est d'être actif. «Des gens qui veulent se syndiquer, il y en a, surtout en cette période de précarité et de dégradation du monde du travail.» Thomas croit encore plus que tout à la devise «l'union fait la force». La distance entre les jeunes du



SEV et les plus anciens est-elle vraiment importante? «Oui, répond-il, bien sûr que les expériences sont différentes. Ce qui est important, c'est de les mettre ensemble et d'en faire quelque chose de constructif.»

frg/Hes

Votation du 28 février

La réfection est une arnaque

La votation sur le Gothard est une escroquerie. On veut faire croire au peuple que le tunnel routier doit être rénové de toute urgence alors qu'il pourrait être exploité sans problème après avoir subi de minimes travaux d'entretien, tel que le communiquaient les autorités fédérales récemment.

L'assainissement n'est rien d'autre qu'un prétexte pour percer un 2^e tunnel et de doubler les capacités routières au Gothard. L'association «Non au 2^e tunnel au Gothard», qui a lancé le référendum, soutenait ce point de vue lors d'une conférence de presse à Berne. Très rapidement, 2 millions de camions en transit traverseront la Suisse et feront de notre pays un enfer de transit. Ce qui déprécierait énormément les investissements faits au Gothard. Le plus long tunnel ferroviaire du monde sera inauguré cette année encore. Le projet de loi du Gothard repose sur de fausses suppositions. C'est l'Office fédéral des routes OFROU lui-même qui a modifié ces dernières se-

maines les bases décisionnelles qui avaient permis au Conseil fédéral et au Parlement à prendre une décision. De toute évidence, le tunnel du Gothard est en bien meilleur état qu'il avait été admis jusqu'alors. Selon l'OFROU, le tunnel peut être exploité pendant au moins 20 ans sans problème sans devoir être fermé la journée. «Les informations à l'intention du Parlement et maintenant de la population sont trompeuses, contradictoires et peu sérieuses», critiquait Evi Alleman, conseillère nationale bernoise et présidente de l'ATE.

D'autres projets au lieu d'une variante de luxe au Gothard

Plutôt que de gaspiller trois autres milliards pour une construction superflue au Gothard, les ressources limitées devraient être mises à disposition des régions urbaines où les pendulaires restent quotidiennement bloqués dans des embouteillages – et non au Gothard où le nombre de véhicules n'est pas plus élevé que dans le centre d'une petite ville suisse. «Si l'argent est englouti pour une variante de luxe au Gothard, il manquera pour résoudre les immenses problèmes de circulation dans les agglomérations», constatait Daniel Brélaz, syndic

de Lausanne et conseiller national, qui ajoutait que cela n'était pas seulement valable pour la Suisse romande, mais pour toutes les villes suisses.

Mario Branda, maire de Bellinzona, a lancé un appel à une solidarité véritable avec le Tessin: un 2^e tunnel routier serait un «cadeau empoisonné». Le Tessin a toujours voté non au 2^e tunnel. Aujourd'hui déjà, la pollution atmosphérique au Tessin est telle que toute augmentation de trafic détériorerait massivement la qualité de la vie et ferait s'accroître le nombre des affections dues à la pollution. Pour cette raison, Mario Branda espère instamment que le reste de la Suisse se montre solidaire et vote NON.

Ne laissons pas saboter le projet du siècle NLFA

Giorgio Tuti, président du SEV et vice-président de l'USS, a relevé quant à lui que la construction d'un 2^e tunnel compromet la rentabilité de la NLFA ainsi que les intentions de transfert au rail qui y sont liées: «Les partisans d'un 2^e tunnel sont prêts à accepter la débâcle de la NLFA et la perte de milliards qui en découle. Depuis peu, l'OFT participe aussi à la course de l'évidente

propagande pour la votation. L'Office se disqualifie en déclarant que sans 2^e tunnel, l'objectif de transfert est compromis. L'OFT estime qu'en raison d'un ferroutage temporaire pendant la période de réfection du tunnel routier, un train de marchandises chaque heure par la ligne de faîte, compromet l'objectif de transfert tandis qu'un tunnel routier à quatre voies ne devrait de toute évidence pas nuire au transfert des marchandises au rail. Une telle déformation des faits est le summum du culot. «La NLFA permettra de transférer sur le rail la plupart des marchandises en transit.» Telle était la promesse du Conseil fédéral dans ses explications sur les NLFA destinées aux électeurs. A présent, à quelques mois seulement de l'inauguration de la pièce maîtresse de la NLFA, le tunnel ferroviaire de base du Gothard, le Conseil fédéral actuel veut augmenter les capacités routières et torpiller ainsi durablement les NLFA.

Il s'avère que les chemins de fer ont les moyens et leur per-

sonnel la volonté de transporter les marchandises et les voyageurs par le rail. Nous sommes convaincus de la performance de la nouvelle infrastructure et voulons en faire la preuve. Mais cela ne sera possible que si un deuxième tunnel routier ne lui fait pas concurrence, en particulier dans les transports de marchandises. Aujourd'hui déjà, la dégradation des conditions de travail, le non-respect des prescriptions de salaire et de temps de travail ainsi que la sous-enchère salariale dans le secteur des transports routiers font partie du quotidien. La Suisse ne devrait donc pas encourager ces abus en aménageant la route de transit au Gothard. Des milliers de camions, qui actuellement choisissent le trajet le plus long par le Brenner, traverseraient alors la Suisse portant durablement atteinte à la NLFA. Ne laissons pas saboter la NLFA, un des plus importants investissements de notre pays.»

USS

Grosse confusion des CFF

Gothard: oui ou non, ou rien?

Habituellement, les CFF ne s'expriment pas au sujet des votations politiques. Sur le Gothard, il en est tout autre.

Beaucoup ont eu du mal à en croire leurs yeux lorsqu'ils ont lu dans le Sonntagsblick du 3 janvier: «Les CFF sont pour un deuxième tube au Gothard». Les CFF ont expliqué suivre la position du DETEC.

Mais retour en arrière le jour même: lorsque l'agence de presse ATS a voulu vérifier les déclarations parues dans le Blick, la réponse des CFF a été: «Pas de commentaire.» Même réponse au Tages Anzeiger le lendemain. Les CFF n'ont «pas d'opinion politique à ce propos, mais ils jugent la chose d'un point de vue opérationnel» explique le service de presse des CFF.

Ensuite, *contact.sev* a pu pro-

fiter de déclarations très explicites, comme: «Aussi longtemps que les capacités ne sont pas augmentées, le deuxième tube au Gothard n'est pas un problème pour nous. Ce qui signifie: les CFF ne sont pas expressément «pour», mais plutôt «pas contre» un deuxième tunnel routier au Gothard.» Conclusion: «Le rail contre la route est une histoire du passé.»

pmo/Hes

COMMENTAIRE

Où est passé le sens des affaires des CFF?

Un assainissement du tunnel routier du Gothard sans un deuxième tube est tout à fait possible. Les spécialistes des CFF le savent, et ils l'auraient même volontiers expliqué au public. Mais selon plusieurs sources, des voix venues du Palais fédéral leur ont bien fait comprendre que cela serait malvenu.

C'est agaçant: nous remarquons qu'aux CFF, une seule question compte en général: est-ce que ça vaut la peine financièrement ou non? Preuve en est avec les agences de voyage, les minibus, etc. Il n'y a aucun doute que la solution du chargement au Gothard engendrerait beaucoup de travail aux CFF.

L'OFT s'est fait induire en erreur,

affirmant que la solution du chargement empêcherait le transfert route-rail, puisqu'un train marchandises par heure devrait emprunter le trajet par la montagne, au lieu de passer par le tunnel de base. C'est une drôle de vision des choses. Le fait que les CFF se déclarent «pas contre» la construction d'un deuxième tube routier est plus que discutable, puisque cela va contre leurs intérêts commerciaux.

On peut supposer que c'est la contrepartie politique à FAIF. Pour le SEV, cela reste une position intolérable. Une déclaration claire et nette pour une solution ferroviaire est la seule possible.

Peter Moor/Hes

Journée des syndicats dédiée au service public

Défendre le service public

Le néolibéralisme met la pression sur le service public. Si des prestations publiques devaient disparaître, de larges parties de la population seraient fortement préjudicées. Les syndicats ne laisseront pas faire.

La première journée des syndicats axée sur le service public avait eu lieu en février 2014. Cette fois-ci, de nombreuses personnes actives dans le secteur public, des représentants du monde scientifique et politique sont venus débattre des problèmes rencontrés, des solutions et des stratégies de défense à mettre en place.

Mot-clé: «l'innovation»

Après les salutations du président SEV Giorgio Tuti, un représentant scientifique s'est exprimé à la tribune. Professeur à l'université de Saint-Gall, souvent considéré, avant, comme le fer de lance du libéralisme, Franz Schultheis était un invité qui a surpris nombre de participants. Le sociologue a parlé des changements des conditions de travail sous un angle néolibéral. La qualité du travail dépend des conditions de travail, a-t-il affirmé. Sous le terme d'innovation, actuellement, on parle de projets, économiquement intéressants, qui maximisent les bénéfices, ce qui n'était pas du tout le cas avant dans la fonction publique.

Finances cantonales dénigrées

Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS, se penche depuis longtemps sur la problématique des finances publiques. Il vient de publier avec Anna Tanner la troisième adaptation du dossier USS sur les finances cantonales. Son résumé: les finances cantonales sont systématiquement dénigrées, ce qui amène des décisions telles que des paquets d'économie, qui touchent alors



Le président du SEV, Giorgio Tuti, a salué les participants.

le service public en première ligne. Lampart a mis en garde sur le fait que, «sans pression syndicale, la politique budgétaire austère va perdurer».

Les coûts de la santé

Anna Sax, économiste de la santé, a expliqué que l'explosion des coûts de la santé est un mythe, lorsque l'on compare les chiffres avec le PIB. Les primes maladie par contre ont elles vraiment «explosé», puisqu'on économise du côté public (au niveau cantonal), et cela a des conséquences surtout sur les travailleurs gagnant peu, puisque les primes ne sont pas dépendantes du revenu.

C'est Daniel Münger qui a résumé la situation à la Poste, en l'absence du président de syndicom Alain Carrupt, excusé. Le service public postal est en danger, les prestations ne couvrent plus l'entier du territoire national et les personnes âgées en particulier sont préjudicées par la numérisation à tout va. L'administration publique est également dans une mauvaise situation: bien que le pourcentage d'employés d'Etat est le plus bas d'Europe, on entend fulminer contre un surplus d'Etat. Les attaques sur les conditions de travail mettent la qualité de vie suisse en danger, comme l'a expliqué René-Simon Meyer, président de l'APC.

Signification de «service public»

Marko Köthenbürger, professeur du Centre de recherches conjoncturelles de l'EPF Zurich,



Le journaliste Martin Heule a animé la discussion à laquelle ont participé Barbara Egger, conseillère d'Etat bernoise et Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat vaudois.

a entrepris d'expliquer la signification économique du service public. Bien que la Suisse ait un taux d'employés d'Etat bas, le service public est une partie importante de l'activité étatique et d'une qualité remarquable.

Toujours plus de concurrence

Giorgio Tuti a parlé des orientations stratégiques de l'OFT, communiquées l'année dernière, qui se résument ainsi: plus de concurrence, davantage d'ouverture des marchés, un accès renforcé aux marchés pour les entreprises privées à but lucratif, etc. C'est avec tout ça que le système de transports

publics suisse, le meilleur d'Europe, est mis en danger.

Dans la même ligne, Katharina Prelicz-Huber, présidente du SSP, a expliqué que des économies sont entreprises dans le social, sans aucune vision sur les conséquences.

Le regard des politiques

Barbara Egger, PS/BE et Pierre-Yves Maillard, PS/VD, tous deux Conseillers d'Etat, ont expliqué comment ils mettent en œuvre les mesures d'austérité décrétées par leur Parlement cantonal ou comment ils essaient de les déjouer... Tous deux ont été unanimes sur le fait que «gouverner ne signifie

pas qu'économiser». Dans le canton de Berne, on a réussi à développer les transports publics, mais le Parlement a par contre ordonné la privatisation de la psychiatrie. Là, l'Etat peut corriger quelque peu la donne, en demandant une CCT par exemple. Maillard a bien expliqué qu'une majorité au Gouvernement ne suffit pas: «Il faut aussi une majorité au Parlement et au sein de l'opinion publique.» Egger a déclaré, en soupirant, que «le service public est une histoire de solidarité. J'aimerais bien pouvoir parler de développement et pas seulement de suppressions et de démantèlements». pan/Hes

Non à l'initiative «En faveur du service public»

Il faut mettre le holà au diktat de l'austérité en ce qui concerne les pouvoirs publics, car il est inutile et économiquement dommageable. Telle est la revendication centrale de la résolution adoptée à l'unanimité par les 150 personnes qui ont participé à la journée sur le service public organisée le vendredi 15 janvier par l'USS et les syndicats SSP, APC, SEV, syndicom et Garanto. Les apôtres de l'austérité sous-estiment la grande importance que revêtent pour l'ensemble de l'économie une administration qui fonctionne bien ainsi que des infrastructures et des services publics de qualité supérieure. Par leur excellence, les services publics contribuent

substantiellement au fait qu'en comparaison internationale, la Suisse est en tête de peloton en matière de compétitivité.

Les participant-e-s à la journée des syndicats ont aussi clairement dit non à l'initiative «En faveur du service public». Avec son intitulé trompeur, cette initiative, qui passera très probablement en votation au mois de juin, menace la compétitivité de la Suisse. Elle veut en effet interdire aux entreprises d'infrastructure que sont les CFF, Swisscom et La Poste de faire des bénéfices. Propriétaire de La Poste et principale actionnaire de Swisscom, dont elle profite des bénéfices, la Confédération finance avec ces derniers d'autres

prestations de service public. Cela aussi, l'initiative le lui interdirait à l'avenir.

L'initiative aurait pour conséquences le démantèlement des entreprises liées à la Confédération et la privatisation des secteurs rentables, alors que les secteurs déficitaires devraient être financés par les pouvoirs publics. Autres conséquences: la réduction du personnel et la dégradation des conditions de travail. Et les solides conventions collectives de travail existantes ici seraient perdues. Pour ces raisons, les participant-e-s à la journée des syndicats sur le service public rejettent cette initiative.

Sections

Dimanche 31 janvier
17h
Restaurant « Du Pont » à Brigue

■ **LPV Brigue**
Assemblée générale

Tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités. L'invitation détaillée et l'ordre du jour sont affichés aux dépôts P+G. Nous espérons vivement que vous serez nombreux.

Le comité

Vendredi 11 mars
20h
Chalet de l'Entraide à Montbarry-Le Pâquier

■ **Chalet de l'Entraide Ouvrière de la Gruyère**
Assemblée annuelle

A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Les délégués empêchés voudront bien se faire remplacer. Merci. Tout-e-s 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.

Au nom du Comité: Raymond Remy, président

Besoin d'un transport ou excuse: appelez le 026 912 56 91 ou 079 944 35 85. Merci.
E-mail: raymond.remy@websud.ch

Pensionnés

Mercredi 10 février
14h30
UOG, Place des grottes 3
Genève

■ **SEV-TPG retraités**
Assemblée générale statutaire

L'ordre du jour a été envoyé en même temps que la convocation.
La permanence impôts est fixée au **mardi 15 mars, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30.**



Rappel – Cours CCT CFF/CCT CFF Cargo

En vue de mieux connaître le fonctionnement de la CCT CFF/CFF Cargo, s'agissant du temps de travail et aussi des modèles d'avenir, votre syndicat a mis sur pied des journées de formation pour toutes et tous les membres du SEV travaillant aux CFF/CFF Cargo. Nous vous rappelons donc que le **prochain cours** aura lieu comme suit:

Date : **3 mars 2016**

Lieu: Secrétariat régional SEV, Av. d'Ouchy 9b, Lausanne

Pour cette formation, vous recevez un congé payé selon les dispositions de l'annexe 6.6 de la CCT CFF/CFF Cargo.

Il reste encore des places, veuillez donc vous inscrire via internet en vous rendant sur le site: <http://sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/?category=6908> ou par téléphone au 021 321 42 52 auprès de Conny Barraud. Dernier délai: le 10 février 2016.

Dans l'attente de vous rencontrer nombreuses et nombreux, recevez les cordiales salutations de l'équipe de formation du SEV.



Recruter vaut la peine!!!

1. Chaque recruteuse/recruteur reçoit 50 fr. pour chaque nouveau membre recruté du SEV.
2. Chaque section VPT reçoit pour chaque nouveau membre recruté une prime**
3. Avec chaque nouveau membre recruté, le SEV et la VPT augmentent leur degré d'organisation et ont de ce fait une meilleure position pour se battre afin d'obtenir de bonnes conditions de travail.

**Action de recrutement VPT 2016, du 01.01 au 31.12.2016

La VPT récompense chaque section pour...

... 1 à 3 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 20.–

... 4 à 6 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 30.–

... 7 à 9 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 40.–

... 10 et plus nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 50.–

Par exemple: 8 nouveaux membres = 3×20.– + 3×30.– + 2×40.– = Fr. 230.–

Par exemple: 11 nouveaux membres = 3×20.– + 3×30.– + 3×40.– + 2×50.– = Fr. 370.–

■ Les primes de recrutement aux sections sont versées au mois de février 2017.

■ La prime maximale par section s'élève à Fr. 1500.–

■ Questions à info@vpt-online.ch

Décès

Andrist Germaine, veuve de Henri, Lausanne; décédée dans sa 96^e année. PV Vaud.

Burnier Roland, chef de manœuvre, Val-lorbe; décédé dans sa 88^e année. PV Vaud.

Charles Philippe, ouvrier spécialiste, Suscévaz; décédé dans sa 91^e année. PV Vaud.

Cottier Edouard, chef de gare, Bex; décédé dans sa 78^e année. PV Vaud.

Fankhauser Joseph, chef de train, Val-lorbe; décédé dans sa 80^e année. PV Vaud.

Farine Germain, monteur de voies pensionné, Courgenay; décédé dans sa 99^e année. PV Jura.

Gigon Jean-François, nettoyeur, Saignelégier; décédé dans sa 66^e année. VPT Du Jura.

Grillet Ernest, conducteur, Naz; décédé

dans sa 66^e année. VPT TPG Retraité(e)s.

Grosset Serge, contremaître, Lausanne; décédé dans sa 86^e année. PV Vaud.

Knecht Johann, chef de train, Delémont; décédé dans sa 91^e année. PV Jura.

Martin Jean-Pierre, retraité, Savigny; décédé dans sa 88^e année. VPT TL.

Pellissier Gérard, chef de groupe, Sion; décédé dans sa 84^e année. PV Valais.

Perriard Armand, chef de groupe, Delémont; décédé dans sa 81^e année. PV Jura.

Stahli Yvette, veuve de Walther, La Chaux-de-Fonds; décédée dans sa 89^e année. PV Neuchâtel.

Theurillat René, fonctionnaire d'exploitation, Delémont; décédé dans sa 93^e année. PV Jura.

Truan Raymonde, veuve de Charles, La Tour-de-Peilz; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

■ PV Genève

Fête de Noël avec de nombreux jubilaires !

Mardi 8 décembre, 94 collègues et convives étaient présents dans notre traditionnelle salle de l'UOG. C'est à 10 h 47 que notre président Serge Anet ouvre la partie officielle de notre fête. Nous notons 13 excusés.



Les collègues jubilaires (pas dans l'ordre de la photo): pour 40 ans de sociétariat, Marcel Meier. Pour 50 ans, Ferdinand Delaquis, Jean-Marc Dupertuis, Bernard Grivel, Maurice Rochat, Bernard Sauteur et Francis Schorderet. Pour 60 ans, Gilbert Roux et André Zulauf. Pour 70 ans, Paul Balmer, Jean-Louis Cosendey et René Strickler.

charge des départements des finances respectifs. C'était un beau travail de notre président Serge Anet.

On passe ensuite à la remise

des diplômes pour les années de sociétariat SEV. Pour notre section de 320 membres, nous pouvons annoncer 3 membres avec 70 années d'apparte-



Bernard Grivel, manquant sur la photo de groupe.

nance au SEV! La liste des jubilaires présents à cette soirée est ci-dessus, avec la photo de groupe.

Les personnes suivantes sont excusées: Irénée Davet (50) et Marcel Haudenschild (60).

Sont absents: Joseph Blin (40), Olivier Humberset (40), Antonio Gala (50), Andrès Millet (50 ans), Jean-Claude Pittier (50), Michel Barman (60) et Jacques Rochat (60).

A 11 h 03, invitation à prendre l'apéritif puis le très bon repas préparé par José Vidreiro (le gérant de la buvette de l'UOG). Pour le service, les épouses des membres du comité ont apporté leur précieux concours. Les bricelets des époux Vuichoud ont accompagné le café. L'ensemble musical Melody, de notre membre et ami Roger Wyss, a assuré l'animation musicale.

Avec la participation au prix du repas, nous avons encaissé 2 fr. comme témoignage de solidarité avec ceux qui n'ont pas notre chance. La section double la somme et l'arrondit; ce sont donc 500 fr. qui ont été versés à la «Fondation Village Aigues Vertes» (Bernex/GE). Ce village de 20 maisons accueille 120 résidents atteints d'une déficience intellectuelle. Merci à toutes et tous et meilleurs vœux pour 2016. **Le comité**

■ TPF urbain

Une fondue pour Noël



Pour fêter la fin de l'année, quelque 70 collègues de la section tpf urbain se sont réunis le 18 décembre pour boire l'apéro et déguster une délicieuse fondue.

■ Sous-fédération AS – cadres

Des permanences: un réel besoin

Afin d'élargir son soutien aux cadres, la sous-fédération AS a mis en place en 2015 des permanences dans différents lieux. Conclusion: il existe un réel besoin.

La personne intéressée à rencontrer quelqu'un du SEV pouvait prendre rendez-vous via internet, soit auprès du prési-

dent central ou d'un secrétaire SEV. Un premier bilan tiré par les responsables: cette offre répondait à un vrai besoin. On aurait certes pu accueillir plus de personnes, mais en résumé le contenu des entretiens menés ont bien montré l'intérêt d'une telle démarche. «S'il fallait une preuve que les cadres ont également besoin du SEV, alors c'est fait!» a expliqué Peter Kappler, président central,

lors de la dernière séance du comité de branche. Les cadres ont aussi besoin de soutien, car ils ont souvent des questions juridiques en lien avec l'engagement et la charge de travail. Et cela arrive malheureusement toujours plus. La sous-fédération AS a dès lors décidé de réitérer cette action en 2016. Les dates seront publiées en temps voulu.

AS, branche des cadres

■ Jeunesse SEV
Bilan 2015

La commission des jeunes SEV a terminé l'année par une rencontre, invitée de la VPT, après une année riche en événements et animations en tous genres.

Daniel Wollenmann, le président de la section SZU, nous a

fait visiter la centrale du Sihltal Zürich Uetliberg Bahn. Puis nous avons pris le seul téléphérique du canton de Zurich, qui nous a mené au Felsenegg, au-dessus de la ville de Zurich. Un repas a conclu la rencontre et a permis à tous de sympathiser et d'échanger.

L'année 2016 s'annonce passionnante à tous les niveaux,

aussi bien politiquement que syndicalement. Toute une liste de manifestations sont prévues dans le programme annuel de la commission Jeunesse. Encore un tout grand merci à Lucie Waser et Eveline Tanner Steiner, qui nous ont soutenus avec compétence tout au long de l'année.

Commission Jeunesse SEV

Quatre arguments pour dire Non à l'initiative du PDC sur la pénalisation du mariage

L'initiative PDC est un boomerang

Cette initiative veut supprimer les inégalités de traitement dont souffriraient les couples mariés par rapport aux concubins, notamment en matière fiscale et d'assurances sociales, dans l'AVS en particulier. L'USS recommande le rejet de l'initiative, comme le Parlement fédéral.



En fin de compte, avec cette initiative, la situation des couples mariés serait moins favorable qu'aujourd'hui.

Pourquoi voter NON à l'initiative PDC, en 4 arguments :

Vision conservatrice et discriminatoire du mariage

L'initiative ferait entrer dans la Constitution fédérale une conception étroite, conservatrice et obsolète du mariage limitée à la seule « union durable entre un homme et une femme ». Cette conception exclut de fait les unions de même sexe et est discriminatoire à l'égard des personnes ayant une autre orientation sexuelle. Elle compromet également de futures

étapes d'ouverture en matière de politique sociale et familiale.

Cadeau fiscal pour une minorité plutôt bien lotie

Depuis la condamnation du Tribunal fédéral de l'inégalité de traitement des couples mariés par rapport aux couples concubins, les cantons et la Confédération ont largement adapté leur fiscalité. Au niveau cantonal, les couples mariés sont même avantagés. Seuls 80 000

couples à revenus plutôt élevés et couples de retraités ayant des revenus de plus de 50 000 francs continuent à payer un impôt fédéral plus élevé que les concubins. Malgré cela, l'initiative causerait chaque année des pertes fiscales de 1,9 milliard de francs pour la Confédération et de 390 millions pour les cantons et les communes. Des pertes qui, vu la situation financière tendue, devraient être compensées.

Au final, pénalisation des couples mariés

Dans les assurances sociales, les couples mariés ne sont pas pénalisés, mais dans l'ensemble privilégiés. Si l'AVS désavantage d'une certaine manière les couples mariés (plafonnement à 150 % des rentes AVS de couple), en compensation, elle leur offre d'autres avantages (prestations de veuves, splitting pour les couples mariés, exonération de la cotisation pour les partenaires sans activité lucrative, etc.). Une suppression intégrale du plafond coûterait chaque an-

née 2 milliards de francs. En contrepartie, il faudrait supprimer les avantages dont profitent les couples mariés (prestations de veuves, etc.). Ces prestations en faveur des couples mariés s'élèvent chaque année à 2,8 milliards de francs. En fin de compte, la situation des couples mariés serait moins favorable qu'aujourd'hui.

Notre solution: améliorer la situation par des hausses de rentes

Dans l'AVS, à cause du plafond de 150 % imposé à la rente de couple par rapport à la rente simple, la hausse de l'activité professionnelle des femmes est trop peu prise en compte. Ici, il est nécessaire de procéder à une adaptation à l'évolution de la société et donc relever le plafond pour les couples comme l'a décidé le Conseil des Etats dans le cadre de « Prévoyance vieillesse 2020 ». Par ailleurs, l'initiative AVSplus est une excellente solution pour améliorer la situation de la plupart des couples mariés à la retraite, en augmentant leur rente de 4200 francs par an.

USS

« Pas de spéculation sur les denrées alimentaires »: Oui

On ne joue pas avec la nourriture!

Cette initiative demande un nouvel article constitutionnel chargeant la Confédération d'édicter des prescriptions sur la lutte contre la spéculation sur les matières premières agricoles et les denrées alimentaires.



L'initiative est soutenue par le Parti socialiste, les Verts et plusieurs œuvres d'entraide. Elle a été lancée par la Jeunesse socialiste et plusieurs œuvres d'entraide. Grâce à elle, les opérations spéculatives immorales seront limi-

tées au moins sur le territoire suisse. Elle fait en outre passer le message important, selon lequel la population est décidée à endiguer ce genre d'affaires et que la Suisse ne doit pas devenir un refuge pour des spéculations combattues, ou

qui vont l'être, dans d'autres pays. Ses conséquences négatives en termes de substance fiscale et d'emplois seraient modestes, ce qui n'empêche pas ses adversaires de les exagérer démesurément.

USS

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462 Tirage: 10690 ex. (total 43 020 ex.), certifié REMP au 8.12.2015

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, 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.-

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

Pré-press: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 4 février 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 28 janvier 2016 à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 26 janvier à 10h.

Angle droit

Assurances sociales: les changements 2016

Petit tour d'horizon des changements en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016

1^{er} pilier

Le montant de la cotisation minimale AVS-AI-APG pour les personnes sans activité lucrative et les étudiants passera à 478 francs. (actuellement 480 francs). Ceci s'explique par le fait que le taux de cotisation aux APG diminue à 0,45 % (au lieu de 0,5 %).

Assurance accidents

Le Conseil fédéral a relevé le montant maximal du gain assuré dans l'assurance-accidents. Le plafond du revenu pris en compte pour la cotisation sera ainsi augmenté de 126 000 fr. à 148 200 fr. par année. Ce relèvement permet à 95 % des assurés de bénéficier d'une couverture intégrale en cas d'accident.

Assurance chômage

Le nouveau montant maximal du gain assuré dans l'assurance-accidents aura un effet sur la cotisation et le salaire assuré à l'assurance-chômage. Le plafond du salaire pris en compte pour la cotisation à l'assurance-chômage passe lui aussi à 148 200 fr. par année. La cotisation de solidarité s'appliquera, quant à elle, sur la part du salaire qui dépasse 148 200 fr. Les taux de cotisations restent inchangés.

2^e pilier

Le taux d'intérêt minimal dans la prévoyance professionnelle obligatoire passera de 1,75 % à 1,25 % en 2016. Le taux minimal ne concerne que les avoirs relevant du domaine

Taux de cotisations applicables en 2016

	AVS	AI	APG	Total	Assurance-chômage (AC)
Salarié-e (%)	4,2	0,7	0,225	5,125	1,1% pour la part du salaire jusqu'à 148 200 fr. + 0,5% pour la part dès 148 201 fr.
Employeur (%)	4,2	0,7	0,225	5,125	1,1% pour la part du salaire jusqu'à 148 200 fr. + 0,5% pour la part dès 148 201 fr.
Non actif, en francs	de 392 à 19 600	de 65 à 3250	à 21 à 1050	à 478 à 23 900	–

obligatoire du 2^e pilier. Pour le reste, les instituts de prévoyance sont libres de déterminer un autre taux.

Assurance-maladie (LAMal)

En 2016, la prime standard de l'assurance obligatoire

des soins augmentera de 4 % en moyenne, comme en 2015. Cela équivaut à des coûts supplémentaires de 16 fr. 30 par mois et par assuré. En fonction du canton, l'augmentation sera comprise entre 2,2 et 8,2%. La

hausse moyenne de 4 % s'applique à la prime standard, c'est-à-dire à l'assurance de base pour un adulte avec une franchise de 300 francs, couverture accidents incluse.

Service juridique SEV

Conférence de presse annuelle 2016 de l'USS

Il faut lutter contre le niveau record de chômage

Le chômage a atteint en Suisse un niveau record tristement historique.

La Suisse est presque le seul pays d'Europe où les chiffres du chômage augmentent. L'Allemagne affiche actuellement un niveau de chômage plus bas que la Suisse. Une des causes en est la forte appréciation du franc depuis 2007. Ensuite, les détériorations des prestations dans la prévoyance vieillesse et l'AI ont eu comme conséquence que l'on peut estimer qu'entre 90 000 et 110 000 personnes de plus sont dépendantes d'un emploi (2 % de la population active). C'est ce que montre une étude publiée aujourd'hui par l'USS. Les problèmes des travailleurs et travailleuses âgés se sont aussi aggravés pour cette raison.

Et sans changement de cap, leurs perspectives s'assombrissent encore. Les rentes



Doris Bianchi, Paul Rechsteiner et Daniel Lampart lors de la conférence de presse de l'USS.

sont soumises à une violente pression dans le deuxième pilier. L'exemple le plus flagrant est celui de la caisse de pension du canton de Zurich (BVK) : la plus grande caisse de pension de Suisse a baissé ses taux de conversion de 6,2 à 4,87 % pour une retraite à 65 ans et augmenté les cotisations salariales de 5 % et plus. En même temps, les rentes AVS ont depuis des années du retard sur les salaires. Les ré-

ductions de prestations prévues dans le cadre de Prévoyance vieillesse 2020 vont encore aggraver la situation de l'emploi : si l'âge de la retraite des femmes devait augmenter à 65 ans, entre 18 000 et 25 000 femmes de plus seraient dépendantes d'un emploi.

Pour résoudre ce problème, l'USS a notamment présenté les mesures et revendications suivantes à sa conférence de

presse annuelle :

- Les employeurs doivent obligatoirement annoncer les postes vacants aux ORP afin que les personnes sans emploi trouvent plus facilement du travail.
- Les travailleurs et travailleuses âgés et de longue date doivent être mieux protégés contre le licenciement. Les expériences faites avec de telles dispositions dans les CCT sont positives. Le relèvement de

l'âge de la retraite doit être refusé, car cela aggrave les problèmes.

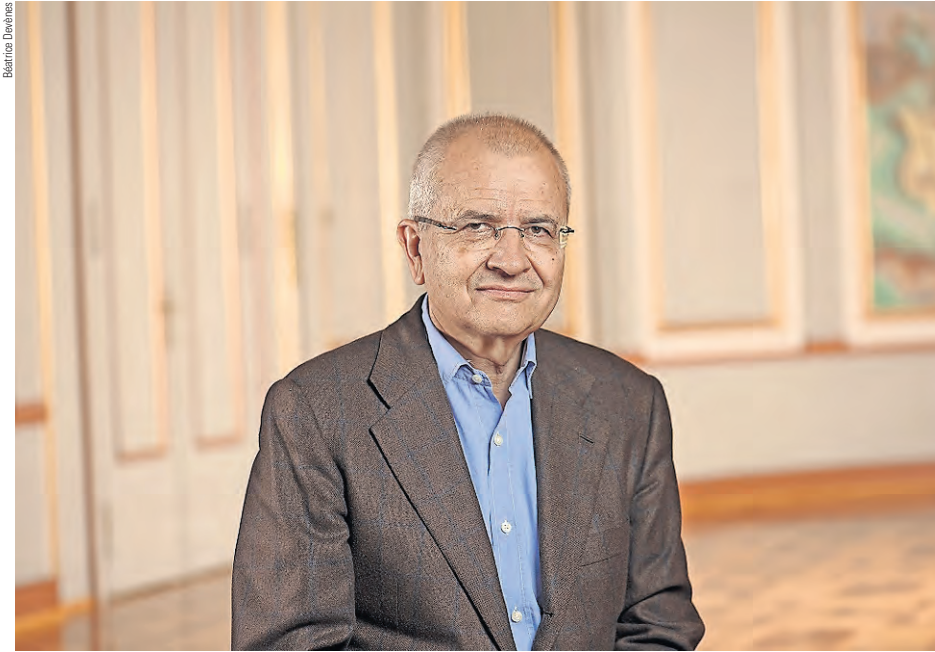
- La BNS doit à nouveau se fixer un objectif de taux de change. Dans les faits, rien ne va en direction de l'établissement d'un nouveau taux plancher pour le franc par rapport à l'euro.
- Les Accords bilatéraux doivent être maintenus. Ils sont importants pour les salaires et les emplois en Suisse. Mais ils doivent profiter à tous les travailleurs et travailleuses de Suisse. Il faut donc combler les lacunes dans la protection des salaires et des emplois.
- Les rentes AVS doivent être augmentées de 10 %, comme le demande l'initiative AV-Splus. Ce n'est qu'en renforçant l'AVS que l'on peut garantir des rentes décentes pour un prix raisonnable.

USS

Initiative de mise en œuvre : interview avec l'ancien juge fédéral Niccolò Raselli

Cette initiative viole le devoir d'humanité

Niccolò Raselli, juge fédéral de 1995 à 2012, reste un des plus éminents défenseurs d'une justice qui refuse les automatismes. Si les tribunaux veulent prendre des décisions respectueuses de chaque individu, ils doivent procéder à une pesée des intérêts privés et publics, estime-t-il. C'est pourquoi il s'oppose vigoureusement à l'initiative de mise en œuvre de l'UDC, dont le but est d'imposer une version encore plus dure de l'initiative sur le renvoi des criminels étrangers acceptée en son temps par le peuple et pour laquelle le Parlement suisse a déjà adopté une législation d'exécution.



Niccolò Raselli est un ancien juge fédéral.

■ **uss-infos :** Dans une prise de position, vous avez traité l'initiative de mise en œuvre de « monstre ». En tant que juge fédéral, vous étiez connu pour vos propos mesurés. Pourquoi un jugement aussi dur ?

Niccolò Raselli (NR) : Commentaires par l'essentiel, la teneur de l'initiative. L'UDC veut créer un automatisme d'exclusion pour les étrangers et étrangères qui ont fait l'objet d'une condamnation. Cela signifie ceci : des personnes sans passeport suisse condamnés pour un délit – l'initiative dresse un long catalogue des délits visés – seraient automatiquement expulsées de Suisse sans qu'il soit tenu compte de la faute qu'elles ont commise, à savoir de l'importance de la peine infligée. Elles n'auraient plus du tout la possibilité de faire valoir des raisons pour lesquelles leur expulsion apparaît excessive en ce qui les concerne et montrer qu'il n'y a aucun intérêt supérieur justifiant leur expulsion. C'est tout simplement scandaleux ! Mais cette initiative est aussi un monstre pour des raisons formelles. Le Parlement fédéral a

en effet adopté une loi d'exécution pour l'initiative sur le renvoi des criminels étrangers. Parce que la Constitution l'y contraignait, il y a intégré une clause pour les cas de rigueur. Or, au lieu de saisir le référendum contre cette loi, l'UDC a décidé de lancer son initiative de mise en œuvre, qui va beaucoup plus loin que l'initiative sur le renvoi. Résultat des courses : nous avons deux dispositions constitutionnelles et une législation d'exécution qui se contredisent par partie.

■ **Est-il vrai que l'automatisme de l'exclusion frapperait tout particulièrement les « secondos », ces enfants de la deuxième génération d'immigrés ?**

C'est vrai. Une disposition spéciale de l'initiative le veut. Elle dit qu'une personne qui, dans les dix dernières années, a été condamnée pour une raison ou une autre à une peine privative de liberté ou une amende devra être automatiquement expulsée du pays si elle se rend coupable d'un nouveau délit. Comme

les délits mineurs sont aussi concernés, les « secondos » seraient particulièrement touchés. De fait, ils ne connaissent, le cas échéant, absolument personne dans le pays où ils devraient être expulsés. Et peut-être n'en parlent-ils même pas la langue.

■ **Pouvez-vous nous donner un exemple ?**

John, un jeune Anglais qui est né et a grandi en Suisse, a été condamné en son temps pour possession d'une plante de cannabis. Quelques années plus tard, il est condamné pour lésions corporelles simples, un délit mineur sanctionné par une amende. Entre-temps, il s'est marié avec une Suissesse et a maintenant deux enfants. Mais tout cela ne lui sert à rien. Il serait quand même automatiquement expulsé de Suisse. Acceptée, l'initiative déchirerait donc des familles. Et ne l'oublions pas : en 2014, 23 % environ des Suisses et Suissesses se sont mariés avec des ressortissant-e-s étrangers.

■ **Et si l'initiative pour l'autodétermination de l'UDC s'imposait dans les urnes, les droits humains, dans la mesure où ils constituent un cadre international pour la Suisse, disparaîtraient-ils ?**

Non, cela ne se passera pas ainsi, car les droits humains inscrits dans le CEDH figurent également dans notre Constitution. Le problème réside seulement en cela que, si cette dernière restreint les droits humains en refusant le droit d'être entendu – comme le veut l'initiative pour l'autodétermination – et refuse l'examen de la proportionnalité, alors aucune instance ne pourra plus intervenir pour corriger une décision antérieure.

■ **Si vous deviez résumer les raisons de votre non à l'initiative de mise en œuvre, que diriez-vous ?**

L'enjeu de la votation sur cette initiative, ce n'est pas de savoir si les étrangers et étrangères présents en Suisse qui ont eu des problèmes avec la loi pourront ou non rester dans notre pays. Il est bien plutôt de savoir si ces personnes auront le droit d'être entendues sur leur expulsion du territoire suisse. Il s'agit là de pouvoir déterminer si l'on est en présence d'un cas de rigueur justifiant que la personne concernée puisse exceptionnellement rester en Suisse. Le mécanisme d'expulsion automatique prévu indépendamment de l'importance de la peine prononcée est inhumain. uss

■ **Vous critiquez le fait que l'automatisme voulu par l'initiative et qui est en contradiction avec la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), peut être comparé à la politique menée par Poutine. Que voulez-vous dire par là ?**

Finalement, cet automatisme a pour but de mettre les tribunaux hors-jeu. On veut neutraliser le troisième pouvoir que la Constitution contraint à évaluer chaque cas individuellement, ainsi qu'à respecter le principe de la proportionnalité. On veut s'affranchir de la CEDH. Une autre initiative de l'UDC, l'initiative « pour l'autodétermination » prévoit en effet qu'en cas de conflit entre la Constitution fédérale et la CEDH, la Suisse devrait dénoncer cette dernière. C'est la même politique qu'applique Poutine. À la seule différence que lui fait preuve de plus de diplomatie : il n'a pas dénoncé la CEDH, mais fait promulguer dans une loi qu'en cas de conflit entre la constitution russe et la CEDH, la première aura toujours la primauté.

Situation de crise pour les remontées mécaniques

Le mouton noir est à Gstaad

La neige manque, les touristes aussi. A Gstaad, c'est le personnel qui « tringue ».

«Nouvel hiver de tous les dangers pour les stations de ski» titrait le 24heures début janvier, «Les remontées mécaniques à la peine» pour la Tribune de Genève. Une situation économique morose, le franc fort et le manque de neige en début de saison ont rendu la tâche difficile aux remontées mécaniques.

Façon de faire inacceptable

Les énormes investissements consentis dans les installations et l'enneigement artificiel n'arrivent pas vraiment à être amortis. On cherche donc des possibilités d'économie et le personnel est souvent visé en premier. C'est le cas actuellement aux remontées mécaniques de Gstaad (Bergbahnen Destination Gstaad, BDG), qui demande désormais à leurs collaborateurs de consentir, par une signature individuelle, à des coupes massives dans les heures de travail et de repos.

Bien sûr, la loi sur la durée du travail et l'ordonnance autorisent des exceptions. Mais celles-ci doivent être prises en accord avec un syndicat, ou exceptionnellement avec la commission du personnel. Les responsables de BDG sont passés outre cette obligation. Ils pour-

raient pourtant faire plus simple: entrer dans la communauté des employeurs des remontées mécaniques bernoises, ce qui leur permettrait d'accéder à tous les règlements d'exception de la LDT et de l'OLDT. Mais au lieu de se montrer solidaire des em-

ployeurs sérieux de l'Oberland bernois et de garantir une protection à leurs collaborateurs, via une CCT cadre négociée avec les partenaires sociaux, les responsables de Gstaad cherchent plutôt à tirer profit de manière unilatérale. Cette

façon de faire est inacceptable et le SEV va intervenir. Si les responsables de Gstaad ne changent pas d'avis, le SEV se réserve la possibilité de lancer une procédure de vérification auprès de l'OFT.

Peter Peyer/Hes

Devenir membre SEV à l'essai

En période de crise, il est d'autant plus important d'avoir un partenaire fiable pour toutes les questions d'engagement et d'assurances sociales. Depuis le début de la saison hivernale 2015/2016, le SEV propose des «adhésions à l'essai» aux

collaborateurs des entreprises de remontées mécaniques. Les personnes intéressées doivent appeler le SEV. Les deux secrétaires syndicaux responsables de ce secteur sont Roman Gugger, tél. 031 357 57 41, et Peter Peyer, tél. 081 284 49 07.

Les réductions de l'horaire de travail augmentent

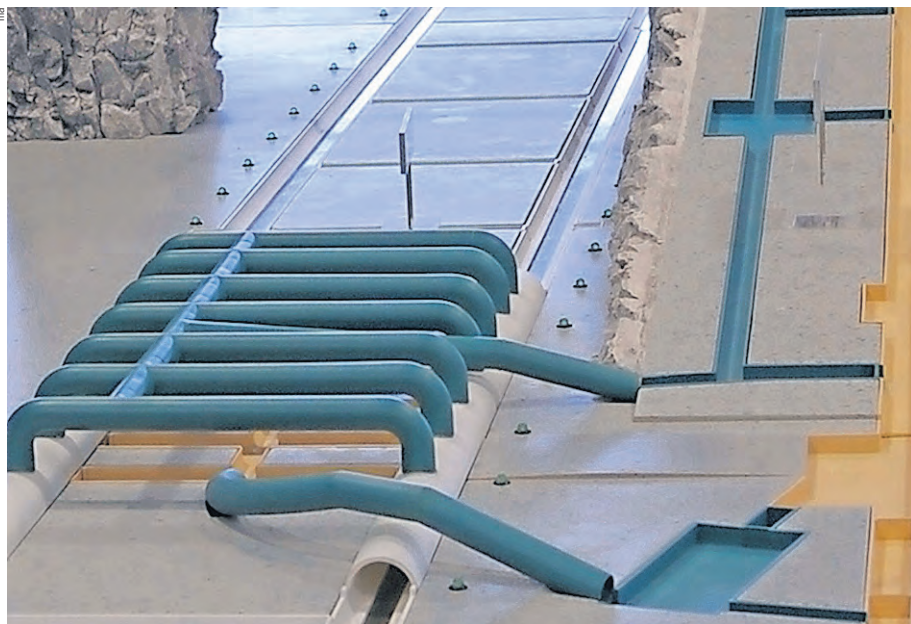
Beaucoup d'entreprises de remontées mécaniques sont contraintes d'annoncer des réductions de l'horaire de travail. Grâce au SEV, cela est devenu plus simple, puisque la demande doit être transmise jusqu'au 5^e jour du

mois suivant et non plus à l'avance. Les collaborateurs-trices qui ne sont pas au clair sur cette procédure peuvent s'adresser au SEV. Les secrétaires syndicaux pourront leur donner toutes les explications nécessaires.



Paysage superbe, mais conditions de travail préoccupantes.

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 sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 22:

La gare de Zofingen.

Le sort a désigné **Josef Blättler**, de Wauwil, membre Bau Nordwestschweiz.

Il reçoit un set d'écriture Caran d'Ache.

Conditions de participation:

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

Par e-mail Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse 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 27 janvier 2016