

## Une initiative SEV

Signez l'initiative « Clean-tech », qui veut créer 100 000 nouveaux emplois en Suisse.

Page 8



## Canton de Neuchâtel

Les TN, les TRN et la LNM veulent une CCT qui oblige toutes les entreprises de transports publics actives dans le canton à respecter des conditions de travail et des salaires minimaux.

Page 5



## Le militant SEV

Werner Amrein travaille comme juriste aux CFF et s'engage pour un syndicat fort.

Page 20

## Le SEV lance une campagne de prévention

# Attention, amiante

On retrouve encore ce matériau nuisible dans de nombreux bâtiments et aussi dans le matériel roulant comme les wagons.

Certains travaux peuvent dégager des fibres d'amiante, qui provoquent des cancers si on les inhale. Un flyer du SEV vient donc rappeler les précautions à prendre. Traduit en allemand,

en français et en italien, il sera bientôt distribué aux employés des ETC de tout le pays.

Voir pages 10 à 12



De l'amiante vu au microscope. Ce minéral toxique se fragmente en fibres minuscules qui provoquent des maladies graves si on les respire.

## Notre travail et notre lutte doivent aussi être visibles

# Nous avons remis directement la pétition aux ambassadeurs européens

La politique a aussi besoin à l'occasion d'actions symboliques. C'est pourquoi les syndicats n'ont pas simplement envoyé par la poste leur pétition contre l'allongement du temps de travail des conducteurs. Ils l'ont apportée personnellement aux ambassadeurs de l'Union européenne et à ceux du DETEC, le département fédéral en charge des transports.

Une action modeste, mais cependant visible. Les syndicalistes en route pour la Place fédérale avec leurs drapeaux ont aussi été une attraction très remarquée des touristes! Et c'est très bien ainsi: nous n'avons pas à nous cacher. Notre travail et ses résultats doivent être montrés!

pan

Page 2



Le SEV était présent sur la Place fédérale.

## ÉDITO

L'évolution de l'industrie est un fait: des places de travail qui étaient considérées comme sûres il y a encore 10 ou 20 ans disparaissent aujourd'hui, parce que le changement les balaye. Des machines à la place des humains, c'est une logique courante des entrepreneurs. Avec l'initiative Cleantech, nous faisons le contraire: des humains pour les machines, afin d'assurer un avenir sûr et propre.

» Les transports publics sont Cleantech par excellence. «

Giorgio Tuti, président SEV

Dans les chemins de fer aussi il y eut un temps où les managers croyaient que cela irait avec toujours moins de gens. Aujourd'hui ils constatent que justement, cela ne va pas. La Suisse du futur a besoin de places de travail qualifiées pour une main-d'œuvre qualifiée. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions maîtriser ce siècle dans la dignité et le respect humain. Les chemins de fer, les trams, les bus sont de gros consommateurs d'énergie. C'est seulement en créant un avenir énergétique raisonnable que nous assurerons aussi un avenir aux transports publics. Il n'y a pas d'autre solution. Il n'existe pas d'avenir sans transports, et aucun avenir sans transports publics. L'initiative Cleantech permet d'assurer l'avenir de la production et de l'utilisation de l'énergie, ainsi que celui des transports! Les transports publics sont en ce sens Cleantech par excellence.

hk

(Feuille d'initiative en page 19. A signer, à découper et à renvoyer!)

## EN VITESSE

## PÉTITION LANCÉE

■ Le SEV a lancé une pétition avec l'ATE (Association transports et environnement), la CITraP (Communauté d'intérêts pour les transports publics) et Pro Bahn. Cette pétition exige que le Conseil fédéral renonce à baisser les indemnités destinées aux lignes de transports publics régionaux et aux économies prévues dans les transports publics régionaux. En particulier, le Conseil fédéral ne veut verser des indemnités qu'aux lignes régionales ayant une demande minimale de 100 personnes par jour. Actuellement, la limite est fixée à 32 voyageurs par jour. Si cette mesure est appliquée, les transports publics régionaux subiront des coupes rases. Une ligne sur sept environ serait mise en péril par ce programme d'économies. Dans le prochain numéro de *contact.sev* nous reviendrons sur ce sujet. La pétition peut aussi être signée en ligne sur le site internet des organisations concernées. ([www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)).

ATE

## ENCORE UNE NOUVELLE STRATÉGIE?

■ Le SEV a appris avec scepticisme que le Conseil de fondation des RhB a commencé à travailler sur le développement d'une nouvelle « stratégie 2018 ». Après les grands changements de ces cinq dernières années dans le domaine Infrastructures et Matériel roulant, ainsi que des coupes importantes dans le domaine du personnel, une phase de consolidation plus longue est nécessaire de toute urgence», souligne le secrétaire régional responsable Peter Peyer.

## PROLONGATION DE SIX MOIS POUR LA CCT CFF

■ La CCT CFF est bien prolongée jusqu'en 2011, comme nous l'annoncions dans le dernier *contact.sev*, mais pour six mois seulement et non pour une année.

Le comité SEV discute de la situation de la loi et des ordonnances sur la durée du travail

# Révision de la LDT: il faut les chances et les risques

L'Office fédéral des transports a mis en discussion une révision partielle de la loi sur la durée du travail

Le comité SEV s'est informé sur la situation initiale. La loi sur la durée de travail (LDT) est un élément exotique dans le paysage des lois suisses. Elle concerne seulement 90000 personnes environ, à savoir les employés des transports publics. Les autres travailleuses et travailleurs en Suisse sont tous soumis à la loi sur le travail. Pour la LDT, il existe une ordonnance, l'OLDT, qui règle d'autres détails. Durant l'année, des réglementations ont été introduites sans base légale

dans l'ordonnance. Pour cette raison, elles ne devraient pas être appliquées. D'autres dispositions dans l'ordonnance et dans la loi sont dépassées.

Pour ces raisons l'office fédéral des transports (OFT) qui est responsable de la LDT, a établi un document de discussion, qui représente la base de décisions pour d'autres projets.

Il faut s'adresser en premier lieu à la commission LDT concernant ce document. Cette commission tripartite est composée de la Confédération, des employeurs et des employés, qui y sont représentés à part égale.

C'est dans la nature des choses que les employeurs et les employés aient des attentes différentes envers une révision de la loi. Le secrétaire

syndical Martin Allemann, comme spécialiste du travail représentant le SEV dans la commission LDT, rend attentif à cette situation dans sa présentation devant le comité et souligne : « Dès que nous sommes engagés dans une révision de la loi, c'est la politique qui a le dernier mot. Pour prendre ses décisions, le Parlement n'est pas lié par les propositions de la commission ».

Il est cependant d'avis qu'il faut procéder à une révision partielle de la loi. Dans une révision partielle, seuls figurent dans les débats les articles repris par la commission LDT ou l'OFT. Ceci à l'inverse d'une révision totale dans laquelle tous les contenus peuvent être modifiés.

Selon Allemann, avec une

révision partielle, la protection de la santé est prioritaire pour le SEV mais aussi les questions techniques : on rencontre toujours plus des situations où différentes personnes qui travaillent ensemble sont soumises à des lois différentes. Ainsi sur un chantier ferroviaire, où le personnel des entreprises ferroviaires est soumis à la LDT, alors que le personnel des autres sociétés de construction est soumis à la loi sur le travail.

Dans les entreprises de la branche touristique, il existe aussi de telles différences, incompréhensibles. Celui qui doit travailler sur des installations ferroviaires à un moment ou un autre, est soumis à la LDT, même s'il s'agit d'une part minime de son travail. Celui qui n'a pas ces tâches tombe sous le

Les syndicats protestent auprès du DETEC et de l'ambassadeur de l'Union européenne (UE)

## Pas de semaine de 60 heures !

Des temps de travail plus longs pour les chauffeurs sont en discussion aussi bien en Suisse que dans l'UE, ce qui met en danger leur santé et la sécurité sur les routes.

Le Conseil fédéral va bientôt se prononcer sur le changement concernant l'ordonnance sur les temps de travail et de repos. Pour les chauffeurs suisses cela fait beaucoup: le temps de travail maximum par semaine serait augmenté de 56 à 60 heures.

En Europe il y a même une discussion pour augmenter le temps de travail maximum des chauffeurs indépendants à 86 heures par semaine.

Le SEV s'est uni aux syndicats Unia et Communication ainsi qu'aux syndicats européens des transports ETF contre l'augmentation du temps de

travail. « La trop grande fatigue est des causes les plus fréquentes d'accident dans les transports routiers. Une augmentation du temps de travail mettrait autant en danger la sécurité du trafic que la santé des chauffeurs », a déclaré le président du SEV Giorgio Tuti lors de la remise de la pétition de protestation à l'ambassa-

teur de l'UE Michael Reiterer et à André Schrade, secrétaire général remplaçant du DETEC.

### Contre le jeu du bouc-émissaire

Les chauffeurs et leurs syndicats exigent aussi que la réglementation sur la responsabilité des infractions soit enfin adaptée. Dans l'UE, c'

est le transporteur qui est responsable du respect des temps de travail et de repos et pas les employés. Sur ce point, la Suisse doit enfin adopter la réglementation européenne et ne pas faire des chauffeurs les boucs émissaires, exigent les conducteurs et leurs syndicats. *nl/pan/hk*



Le président du SEV Giorgio Tuti remet la lettre de protestation à l'ambassadeur de l'UE Michael Reiterer.

# peser exactement

coup de la loi sur le travail.

Les points de discussion comprennent aussi les questions relatives au lieu d'habitation et de travail, qui ont complètement changé depuis la rédaction de la loi en 1971. Et qui faisait la différence entre entreprises urbaines et rurales.

La LDT est dépassée aussi bien pour le personnel que pour les entreprises, comme l'écrit l'OFT dans son rapport. Elle a donc besoin d'être révisée. Martin Allemann ne partage pas ce jugement dans tous les domaines et précise : « Là où ne nous pouvons pas rejoindre les idées des employeurs, il y a toujours la possibilité, de continuer de laisser s'appliquer le droit existant en vigueur ».



En Suisse, les employés sont soumis à deux lois différentes sur le travail selon qu'ils travaillent ou non dans les transports publics.

Les consultations sont en cours. Le comité SEV devra aussi prendre position avant les vacances d'été. Ensuite, la décision tombera s'il y aura ou non une révision. Cette décision n'est toutefois pas du ressort du SEV ni des en-

reprises de transports mais bien de Moritz Leuenberger, le Conseiller fédéral responsable.

Peter Moor/ hk

L'USS lance le référendum contre les coupes prévues dans l'assurance chômage

## Référendum contre la révision de la LACI : et de deux !

Le parlement prévoit de tailler dans les prestations accordées aux demandeurs d'emploi, alors que ce n'est pas à eux payer les pots cassés d'une crise dont ils ne sont pas responsables.

Si la Suisse n'a pas été plus touchée par la crise jusqu'à maintenant, c'est en grande part grâce à ses assurances sociales performantes et en particulier à l'assurance-chômage. Or, en pleine crise, « le bras parlementaire » des profiteurs a choisi de tailler dans cette assurance.

Cette décision frappe de plein fouet les jeunes, les femmes et les plus âgé(e)s des régions en crise.

Alors que les profiteurs sont largement servis, plongeant l'économie mondiale dans une crise profonde, ce serait maintenant à la communauté de passer à la caisse ! Les coûts devraient ainsi être répercutés sur les demandeurs et demandeuses d'emploi, ainsi que sur les cantons et les communes.

L'Union syndicale suisse (USS) a combattu avec succès l'offensive contre les caisses de pensions. Elle défendra aussi les prestations de l'assurance-chômage au moyen d'un référendum. La population suisse s'est clairement prononcée le 7 mars dernier en faveur de la sécurité sociale et contre les profiteurs.

Concernant l'assurance-chômage, elle se prononcera aussi pour la sécurité sociale et contre les profiteurs. Qui

dit « non » à ce démantèlement, dit « oui » à une assurance-chômage solide et sociale. Car la loi en vigueur prescrit déjà que les cotisations des revenus élevés doivent être augmentées

si l'assurance est endettée. C'est la bonne solution, la solution efficace ici, parce que l'assurance-chômage se désendettera ainsi cinq années plus tôt qu'avec la variante brutale des profiteurs. Et c'est là aussi la solution qui a été promise au peuple lors de la dernière révision.

Daniel Lampart, USS

Une feuille de signatures suivra dans contact.sev 8/2010

Sondage SEV sur « Buon Appetito au Gothard »

## Un projet indigeste pour une large majorité

Le personnel concerné refuse de servir nourritures et boissons aux places assises.

Depuis août passé, les CFF mènent une expérience pilote sur la ligne du Gothard, à savoir que les accompagnatrices et accompagnateurs de train doivent aller servir boissons et nourriture dans les wagons de première classe. Le SEV et la Sous-fédération ZPV ont mené un sondage à ce sujet aux dépôts de Chiasso, Bellinzona, Lucerne et Zurich. Celui-ci est un succès complet, car la participation se situait bien au-delà des attentes.

• Sur 129 collègues formés par les CFF pour le projet « Buon Appetito », 91 ont pris part au sondage, soit 71% des personnes concernées. Les sondages étaient nominatifs.

Cependant le SEV garanti la confidentialité aux sondés.

• 84 collègues sont contre la poursuite du service aux places assises des wagons voyageurs, 5 sont pour, pour autant que des conditions précises soient remplies et deux laissent la question ouverte.

• De nombreuses autres opinions importantes sont ressorties à l'occasion de ce sondage, que le SEV a entretemps dépouillé avec attention.

Les sondages ont clairement montré que le personnel des trains refuse à une large majorité le service aux places assises. Le projet pilote devrait en conséquence être interrompu dès maintenant, mais au plus tard à la fin du délai prévu pour cette expérience avec le changement d'horaire 2010/2011.

Fi/ hk



En 1997, le premier référendum lancé contre la diminution des indemnités versées aux chômeurs a obtenu la victoire en votations. En 2010, on va remettre ça avec un second référendum.

## Le casino du transport collectif est ouvert

*Symptomatique : il n'y a plus besoin d'aller chercher dans les pages intérieures du volumineux Financial Times les informations concernant les transports collectifs. Elles figurent de plus en plus souvent en page d'attaque du célèbre quotidien imprimé sur papier rose. Ainsi, le 18 mars, le cahier « Entreprises et marchés » titrait sur l'intention manifestée par la Deutsche Bahn (DB) de racheter Arriva, deuxième opérateur privé européen après Veolia Transport. Rien moins.*

*Cette position avantageuse, Arriva l'a conquise récemment, grâce à une croissance spectaculaire. Créée il y a une septantaine d'années à Sunderland, la société s'est longtemps contentée d'exploiter des lignes de train au Royaume-Uni, principalement au Pays de Galles, et d'y faire un peu de fret. Puis, en 1997, elle passe la Manche et s'implante d'abord aux Pays-Bas et au Danemark où elle affirme détenir 22% du marché des transports collectifs.*

*Aujourd'hui, le groupe Arriva se trouve présent dans douze pays du continent.*

*Roulent à son enseigne des bus et des trains régionaux, par exemple en Galice, en Lombardie, dans tout le sud du Portugal, en Hongrie, Pologne, Slovaquie, Suède, en République tchèque, ainsi qu'à Majorque, Madrid, Trieste et à Turin. Depuis le début de 2010, Arriva a déjà pu acquérir, sur différents marchés d'Europe, des participations supplémentaires pour la coquette somme de 1,2 milliard d'euros, contre 1,6 milliard pour toute l'année dernière. Pour l'avenir, Arriva ne manque pas de projets audacieux, dont le plus avancé concernerait le domaine très réservé des autoroutes à péage en France.*

*En Allemagne, où Arriva a fait son entrée en 2003, l'entreprise occupe désormais la troisième position derrière DB et Veolia, pour le transport voyageurs s'entend. Elle exploite des lignes ferro-*

*viaires régionales en Rhénanie du Nord-Westphalie, dans le nord-est de l'Allemagne ainsi que tout autour de Berlin. Dans plusieurs cas, elle a soufflé la concession à DB qui ne serait sans doute pas fâchée de se venger en rachetant cette insolente concurrente venue d'outre-Manche. A dire vrai, les deux groupes ne jouent pas dans la même ligue : l'entreprise d'Etat DB occupe 240 000 collaborateurs, presque tous en poste en Allemagne, tandis que le groupe privé Arriva compte 44 000 salariés travaillant dans douze pays différents. Le chiffre d'affaires de DB est approximativement dix fois supérieur à celui d'Arriva. Mais DB pèse lourd sur les budgets publics tandis qu'Arriva dégage régulièrement un bénéfice global.*

*Croissance externe spectaculaire, diversification de l'offre selon les marchés, rentabilité avérée, stratégie de développement bien ciblée, Arriva a tout pour séduire des opérateurs en mal de concentration des forces – libéralisation des transports oblige. A fin janvier dernier, la SNCF entamait des pourparlers au nom de l'importante so-*

*ciété Keolis, dont elle détient la majorité du capital. Le 5 mars, l'échec était prononcé. Douze jours plus tard exactement, DB s'invite à la table de négociations, dans le siège encore chaud laissé par les Français, face aux dirigeants d'Arriva. Lesquels accueillent flegmatiquement les intéressés, tout en gardant un œil sur la Bourse. L'échec des pourparlers avec la SNCF avait momentanément plombé le cours d'Arriva en bourse de Londres. A peine dévoilée par la presse financière, l'offre d'achat faite par DB provoque d'un jour à l'autre une hausse de 17% ; le plus grand bond jamais enregistré en une seule séance dans les quinze dernières années. D'un coup, le cours se rapproche, sans toutefois l'atteindre, des 700 pennies par action généreusement proposés par DB. Il y a donc de la marge pour les négociations qui, sans doute, se poursui-*

*vent activement et devraient aboutir aux alentours de 1,3 milliard d'euros.*

*Bien sûr, on n'en est pas encore là. Il y a tout d'abord, en embuscade, un acheteur potentiel, ComfortDelGro, géant mondial du transport par car (41 000 véhicules) basé à Singapour et propriétaire des bus londoniens Metroline, concurrent direct d'Arriva dans la City. Il y a ensuite, toujours muet à notre connaissance, le gouvernement de la chancelière Angela Merkel, qui peine à supporter la lourde charge des déficits répétés de DB et devrait peiner encore davantage à justifier des investissements « aventureux » à l'étranger, même s'ils correspondent à la stratégie du nouveau patron des chemins de fer allemands, Rudiger Grube. Il y a enfin la SNCF elle-même qui, se sentant mise au défi par DB, envisage de faire une offre concurrente – à un prix sans doute encore supérieur.*

*Quoi qu'il advienne finalement de l'offre de DB, les grandes manœuvres financières paraissent désormais bien engagées en vue de constituer les cinq ou six très grands groupes qui formeront l'oligopole dominant le marché européen des transports publics, quelques années après sa libéralisation. Prises de participation, rachats purs et simples, partenariats plus ou moins avancés se succéderont pour créer des entités viables, dans un marché de la « mobilité collective » évalué à plus de 200 milliards d'euros par an.*

*Le casino du rail et du bus est ouvert. Parions que les principales compagnies ferroviaires du continent créeront à leur tour, comme toutes les multinationales qui se respectent, leur département spécialisé dans les opérations de fusions et d'acquisitions, pour les insiders M&A (mergers and acquisitions). Certes, les CFF n'ont pas – pas encore ? – inscrit une telle case dans leur organigramme. Mais on ne saurait imaginer qu'ils échappent totalement au mouvement général qui emporte les trains et les bus de toute l'Europe.*

Yvette Jaggi



Le ruban d'inauguration du local nouvelle version a été coupé par Laurent Jaggi, du SEV (à droite), Jean-Michel Germanier, directeur des TN (au centre) et André Sunier, employé des TN (à gauche).

### Transports Neuchâtelois

## Local de pause flambant neuf

Le local de la place Pury a été rénové : on y trouve désormais entre autres un coin télé confortable.

Dans quelques mois c'est la Coupe du monde... que les

conducteurs des TN amateurs de foot pourront regarder entre deux services, dans leur local de pause désormais entièrement rénové. « On pourrait aussi ouvrir un bureau de paris », lance ironiquement Jean-Pierre Etique, secrétaire

syndical au SEV. Auparavant peu accueillant, ce local situé à la place Pury a été refait de fond en comble par les TN à la demande du SEV.

Suite en page 5

Protection contre le dumping social réclamée dans le canton de Neuchâtel

# Les transports publics et le SEV veulent une extension de la CCT

Cette extension de la CCT est destinée à empêcher toute entreprise de transports qui exploite des lignes sur territoire neuchâtelois d'employer du personnel à de moins bonnes conditions que celles en vigueur aux TN, TRN et LNM.

A Neuchâtel, employeurs et syndicats s'étaient mis d'accord pour demander l'extension de la Convention collective de travail. Cet accord a été signé par le SEV ainsi que par les entreprises de transports publics du canton, à savoir les TN (Transports Neuchâtelois), les TRN (Transports Régionaux Neuchâtelois), ainsi que la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM). Cette convention collective s'applique déjà aux employés des TN, TRN et LNM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009. C'est maintenant l'extension de cette convention que le SEV et les entreprises de transports du canton demandent au Conseil d'Etat.

Concrètement, l'extension de la convention collective de travail signifie que toute entreprise de transports publics qui exploite des lignes dans le canton de Neuchâtel s'enga-



Les TN, les TRN et la LNM demandent à l'unisson que la CCT en vigueur chez eux devienne obligatoire, afin que cette CCT bénéficie également aux employés de toute entreprise de transports publics actives dans le canton de Neuchâtel.

gerait à respecter une CCT cadre qui permet à chaque employé de bénéficier de certaines conditions minimales en matière de travail et de salaire. Cette CCT cadre étendue serait également applicable aux employeurs ayant leur siège en dehors du canton de Neuchâtel ou bien à l'étranger, dans les pays de l'Union européenne (UE).

## Le SEV s'étonne

C'est d'ailleurs le canton qui a invité les directions des transports publics à se mettre autour d'une table avec le SEV, suite à des demandes du syndicat en ce sens. D'où l'étonnement du SEV face à

une attente qui se prolonge: «Depuis le printemps 2009, trois courriers du SEV ont été envoyés au Conseil d'Etat et nous n'avons toujours pas reçu de réponse», explique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical au SEV.

En réclamant l'introduction d'une CCT cadre ayant force obligatoire pour toute entreprise active à Neuchâtel, les signataires veulent éviter tout dumping social. C'est-à-dire des entreprises qui proposent de moins bonnes conditions de travail, par exemple en termes de temps de travail, ou des salaires plus bas. Ces méthodes, qui permettent à certaines sociétés de com-

primer les coûts sur le dos du personnel, leur permettent de se voir attribuer l'exploitation de certaines lignes, parce qu'elles peuvent faire



des offres à prix cassés par rapport à leurs concurrents.

Ce phénomène de dumping existe déjà bel et bien en Suisse, dans différentes régions. Un exemple concerne une ligne dans le Val-de-Ruz (NE). Cette ligne, qui relie les villages de Montmollin et Coffrane, a été attribuée aux «entrepreneurs Car postal», non soumis à la CCT nationale Car postal, et cela au détriment de l'entreprise TRN SA.

Hélène Koch



Suite de la page 4

Le local dispose désormais d'une télé, de canapés confortables et d'une grande table qui remplace les anciennes petites tables. A cela s'ajoutent deux fous à micro-ondes, deux distributeurs à boissons et des nouveaux casiers. Le sol a été nettoyé et la peinture des murs entièrement refaite. L'éclairage a aussi été changé.

La direction des TN a apporté son soutien en mettant à disposition un budget de 30 000 francs. Employés des TN et membres du SEV, Sébastien Bur-

gy, Laurent Jaggi et Jean-Didier Weber se sont chargés de prendre les mesures du local et de lister les besoins en détail. Le projet de rénovation a ensuite été élaboré avec le concours du service Voie et Bâtiments des TN, en particulier celui de Maud Jacot, également membre SEV.

Ouvert depuis la mi-mars, le nouveau local a été inauguré officiellement vendredi passé, par des représentants du personnel et de la direction des TN, qui ont coupé ensemble un ruban aux couleurs des TN. «Les horaires des conducteurs sont assez particuliers

avec parfois de longues pauses. Il pourront se reposer ici plutôt que de faire les cent pas en ville», relève Jean-Pierre Etique. Jean-Michel Germanier, directeur des TN, note qu'«il pourrait y avoir plus de casiers mais il y a de la place pour en rajouter». Après ces quelques mots des uns et des autres, cette brève cérémonie s'est conclue comme il se doit par un apéro. A Neuchâtel, «seul le SEV s'occupe de défendre vos intérêts, de vos conditions d'engagement aux locaux mis à votre disposition», souligne le SEV Info de février.



Maud Jacot, du service Voie et Bâtiments des TN, a contribué au projet de rénovation du local.

hk



» La majorité bourgeoise du Parlement n'a pas saisi qu'on ne peut pas faire de coupes dans l'assurance chômage. «

Edith Graf-Litscher, secrétaire régionale SEV

Le bilan de la session avec la secrétaire régionale SEV et conseillère nationale Edith Graf-Litscher

## « La privatisation a été balayée »

Lorsque le Conseil national est en session, la vie d'Edith Graf-Litscher se déroule entre la salle des débats, celle des pas perdus et le secrétariat SEV. Grâce à son mandat à la Confédération, elle est bien placée pour faire le lien entre les revendications syndicales et les affaires politiques.

**contact.sev:** Quel était pour toi le dossier le plus important de cette session ?

**Edith Graf-Litscher:** La décision d'avoir enfin une nouvelle loi sur la police ferroviaire. Elle doit remplacer l'ancienne loi, qui date du 19<sup>e</sup> siècle.

**Et qu'est-ce qui était le moins important ?**

(Elle hésite) Je pourrais citer plusieurs thèmes... Mais j'essaie de me concentrer sur l'essentiel, et je laisse le reste de côté.

**Revenons à la police ferroviaire : qu'apporte la nouvelle loi ?**

Grâce à elle, nous avons maintenant des règles claires pour la sécurité dans les transports publics. Ceci est primordial pour la clientèle, mais avant tout aussi pour le personnel, donc nos membres. Mais le plus important, c'est d'avoir pu enfin balayer l'option de la privatisation des tâches de la police ferroviaire. La loi définit clairement ce que la police ferroviaire est censée faire, ainsi qu'un service de sécurité privé. Au Conseil des Etats, il faut maintenant concrétiser le fait que la police ferroviaire à venir soit partie intégrante de l'entreprise de transport et qu'elle ne devienne pas une filiale.

**Mais il est bien connu que les cantons sont plutôt contre une telle idée. Est-ce qu'ils ne font pas pression sur leurs conseillers aux Etats ?**

Nous pouvons partir du principe qu'ils ont réalisé qu'il n'est pas possible de

mettre sur pied un concordat dans des délais aussi brefs. Les polices cantonales en sont aussi arrivées à la conclusion que la solution avec une police ferroviaire est la plus sensée.

**L'initiative contre les rémunérations abusives était pour le public le grand thème de cette session. Es-tu satisfaite du résultat ?**

En premier lieu, il est très important que le peuple puisse s'exprimer sur une question aussi centrale. Nous pouvons tirer la leçon de la votation sur le vol des rentes du 7 mars dernier : c'est au peuple de décider, pas au Parlement tout seul ! Pour moi, il est clair que nous ne pouvons pas accepter que les gens des classes inférieures doivent se serrer la ceinture parce

qu'on ne leur donne pas d'augmentation de salaire, pendant que les dirigeants se servent grassement, et en plus indépendamment de la qualité de leur prestation. A l'UBS par exemple, des bonus mirobolants sont versés. Ils n'ont apparemment rien appris de la crise.

**Encore trois thèmes clés concernant la session : l'assurance-chômage ?**

La révision a été traitée de manière définitive. Nous allons lancer un référendum là-contre. La majorité bourgeoise du Parlement n'a pas compris qu'on ne peut pas s'attaquer impunément à cette institution sociale importante. En particulier au jour d'aujourd'hui, où tout un chacun peut être personnellement concerné.

**La CEP (commission d'enquête parlementaire) sur l'affaire UBS ?**

Ce thème m'a donné personnellement du fil à retordre, étant donné que je fais partie du bureau du Conseil national. Pour nous, il était important que l'ensemble du Conseil puisse prendre position. Une grande majorité a voté pour : il faut pouvoir définir les responsabilités du Conseil fédéral, de l'Administration fédérale et de l'UBS.

**L'initiative climatique ?**

C'est un thème classique de l'alliance rouge-verte et il n'a aucune chance d'obtenir la majorité au Conseil national. Lors de la votation populaire, nous devons montrer combien la protection climatique est importante pour nous et pour les générations futures.

**Pendant la session, on dit toujours qu'il se passe plus de choses à l'extérieur de la salle des débats qu'à l'intérieur. Quelles ont été tes actions principales dans la salle des pas perdus ?**

J'ai eu une discussion intéressante sur le financement des transports publics. Pour nous, les gens du SEV, il est primordial d'avoir à l'avenir également une offre de transports de qualité supérieure, ainsi qu'un partenariat social vivant, des salaires équitables et de bonnes conditions de travail. Nous devons absolument réfléchir à la manière dont nous voulons financer cela. Nous devons être ouverts à de nouvelles formes de financement. Par exemple : notre système d'impôts est-il correct si l'on peut faire bien plus de réductions en allant travailler

### PROJET D'ASSAINISSEMENT DE LA CAISSE DE PENSIONS : IL SERA ATTRIBUÉ SEULEMENT EN MAI

**contact.sev:** La décision de l'attribution du projet sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF à une Chambre et une commission n'a pas été prise durant cette session. Pourquoi donc ?

**Edith Graf-Litscher:** C'est le sujet qui fâche : nous avons tellement attendu ce message ! Maintenant il est enfin arrivé, mais la session avait déjà commencé et la répartition n'a lieu qu'une fois par session. Cela signifie que la décision sera prise seulement avant la session d'été. A ce moment-là, nous saurons quelle chambre traitera d'abord de la question, et quelle commission sera responsable. Le personnel s'agit ; la solution n'est pas encore connue. Nous avons encore beaucoup de travail de lobbying devant nous. Dans la consultation, le PRD et l'UDC ont dit que pas un sou ne devait être octroyé pour l'assainissement...



Edith Graf-Litscher dans la salle des débats : en tant que scrutatrice, elle est assise directement devant la présidente du Conseil, avec vue sur toute la salle.

Normalement, ces répartitions sont purement formelles, mais là, il semble que la chose ne soit pas si simple ?

On peut voir le projet comme un dossier financier, il devrait donc être traité par la Commission des finances. D'un autre côté, la Commission des institutions politiques a déjà traité de l'externalisation de la Publica et elle a donc des connaissances en la matière. Enfin, nous venons, nous aussi, de la Commission des transports, et nous trouvons que ce projet a des répercussions directes sur la capacité concurrentielle des CFF : si la Confédération n'octroie pas une contribution, les CFF et leur personnel devront se charger du financement, ce qui rendra les CFF beaucoup moins attractifs sur le marché du travail. Le personnel sera pressé comme un citron et les CFF ne seront plus concurrentiels dans les mises au concours.

# INTERVIEW



Peter Anker

Edith Graf-Litscher sur la terrasse du Palais fédéral pendant la session de printemps.

en voiture au lieu de prendre les transports publics? Le fait est qu'ainsi, on pourrait gagner environ un milliard pour les transports publics. La Confédération réfléchit intensivement à une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales.

**Pratiquement aucune proposition pour le financement des trans-**

**» Notre système d'impôts est-il correct, si l'on peut faire bien plus de déductions en allant travailler en voiture au lieu de prendre les transports publics? «**

**ports publics ne se fait sans que les conducteurs et conductrices de voitures ne doivent passer à la caisse. Y a-t-il là aussi des contacts entre le lobby ferroviaire et le lobby routier?**

Pour assurer des transports publics attractifs à l'avenir encore, nous devons aussi envisager des alliances entre route et rail. Nous devons examiner ensemble les possibilités de maintenir une bonne infrastructure.

Concernant l'impôt sur les huiles minérales, nous savons qu'avec le temps, les recettes baisseront car les véhicules utilisent moins de carburant. Nous devons donc chercher de nouvelles formes de financement.

**La session est maintenant terminée et tu redeviens une secrétaire syndicale**

**« normale ». Comment procédes-tu à ce changement?**

Ce n'est pas vraiment un changement, je porte toujours les deux casquettes! Je suis les thèmes importants de mes activités syndicales aussi durant la session. Je veux profiter de l'occasion pour remercier mes sections de la VPT: pendant la session, elles savent qu'elles peuvent m'appeler seulement pour les urgences.

Pour ce qui est des choses moins urgentes, elles attendent la fin de la session. Souvent, les gens viennent aussi me rendre visite au Palais fédéral. Je suis heureuse de voir que les gens de la base aussi s'intéressent à la politique. Je prends tous les jours deux à trois heures durant la session pour m'occuper de mes tâches au SEV.

**Qu'est-ce qui t'occupe le plus actuellement en tant que secrétaire syndicale?**

Je suis à peu près autant engagée dans toutes mes entreprises. Dans une entreprise de bus, nous sommes sur le point de conclure une nouvelle convention d'entreprise. Dans une deuxième entreprise, nous arrivons aussi au terme des pourparlers. Une convention avec l'Union tarifaire zurichoise (ZVV) est aussi en cours, la prochaine négociation doit avoir lieu en avril. Je m'occupe en outre de quelques licenciements, nous avons

constaté une augmentation des cas d'assistance judiciaire.

**Comment fais-tu pour gérer tout cela?**

Les journées comptent 24 heures auxquelles s'ajoutent les nuits... non, sérieusement: je suis très volontiers secrétaire syndicale et conseillère nationale et pour ce que l'on fait volontiers, on trouve toujours du temps! J'essaie de trouver une compensation dans le sport, et une soirée sympa autour d'un bon repas avec mon mari a aussi sa place. Ce qui est important, c'est de sentir que ce que l'on fait ne passe pas inaperçu: durant cette session, un cours SEV m'a rendu visite pour la première fois au Palais fédéral. Ces gens m'ont remerciée pour mon engagement au Palais fédéral en faveur du personnel des transports publics. Cela donne du courage!

Interview: Peter Moor

## BIO

**Edith Graf-Litscher** a eu 46 ans il y a quelques jours. Elle a fréquenté l'école de tourisme à St-Gall et fait ensuite un apprentissage aux CFF en tant qu'agente du mouvement. Après 13 ans aux chemins de fer, elle a travaillé durant 13 ans dans les assurances maladie. Depuis mai 2008, elle est secrétaire régionale SEV à Zurich. Depuis 2005 elle est conseillère nationale, et également membre du bureau du Conseil et de la commission des transports. Elle est mariée à Harry Graf, ancien représentant des médias dans le 3<sup>e</sup> arrondissement des CFF, aujourd'hui chef de la communication aux entreprises électriques de Zurich. A côté de la politique et de sa profession, Edith Graf-Litscher profite de son temps libre pour faire du jogging, des randonnées, et se détendre dans le canton de Thurgovie ou en Engadine. [www.edith-graf.ch](http://www.edith-graf.ch)

Le SEV participe à l'initiative Cleantech

## Des emplois grâce aux énergies renouvelables

L'idée vient du PS, mais correspond aussi aux vœux syndicaux : le soutien aux énergies renouvelables permettrait de créer 100 000 nouveaux emplois en Suisse.

L'approvisionnement énergétique de la Suisse peut devenir sûr et avantageux grâce aux énergies renouvelables comme l'eau, le solaire, le vent, la biomasse et la géothermie. Le potentiel technologique est là. Leur percée à grande échelle nécessite toutefois des conditions cadres qui offrent les bonnes incitations et évitent les distorsions de concurrence. C'est là qu'intervient l'initiative Cleantech.

Le potentiel des énergies renouvelables est de loin supérieur à la consommation. Si la Suisse exploite plus intelligemment les sources d'énergie indigène, elle préservera l'environnement tout en réalisant des économies. C'est pourquoi l'initiative exige entre autres que les meilleures technologies soient appliquées aux nouveaux bâtiments, véhicules et appareils. La volonté d'investir dans les énergies renouvelables est énorme. A ce jour, plus de 5000 projets de production d'énergie renouvelable sont inscrits sur une liste l'attente auprès de l'Office fédéral de l'énergie et attendent une décision de subvention. Les investissements privés se chiffrent en milliards. Notre pays peut compter sur sa technologie. La Suisse est de-

puis longtemps à la pointe de la recherche et du développement au niveau international. Cependant, le marché intérieur est peu développé. La plupart des fabricants européens de cellules solaires se trouvent en Allemagne, alors que de nombreux brevets sont suisses.

La Suisse dépend aujourd'hui à 80 % des importations de pétrole, de gaz naturel et d'uranium. Des milliards de francs partent ainsi chaque année à l'étranger. Notre pays peut se libérer de cette dépendance en investissant dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. pmo/sps

Signez et faites signer la feuille d'initiative en page 19 et renvoyez-la!



Un sourire pour les énergies renouvelables et les places de travail durables.

Le Conseil fédéral n'assume pas complètement sa responsabilité vis-à-vis de la Caisse de pensions des CFF

## Le SEV exige un refinancement correct de la CP CFF

Après de longues hésitations, le Conseil fédéral a enfin décidé de proposer au Parlement une contribution à la Caisse de pensions (CP) des CFF. Cependant, 1,148 milliard de francs ne suffisent pas pour un refinancement correct, 3,4 milliards seraient en fait nécessaires. Le SEV va continuer sa lutte.

«Nous ne sommes pas une banque: nous ne voulons pas de cadeau, mais nous voulons ce qui nous est dû», déclare le président SEV Giorgio Tuti suite à la décision du Conseil fédéral de contribuer à l'assainissement de la CP CFF avec seulement 1,148 milliard de francs. Le Conseil fédéral reconnaît que le financement de 1999 n'a pas été réalisé correctement, mais il ne s'acquitte pas complètement de ses dettes.

### Réserves indispensables

Même l'Office fédéral des assurances sociales reconnaît aujourd'hui que le financement correct d'une caisse de pensions comprend une réserve de fluctuation d'environ 15 %. Mais une telle réserve est de nouveau refusée par le Conseil fédéral pour ce qui concerne la CP CFF, comme cela a déjà été le cas lors de sa création: avec 1,148 milliard de francs, il est possible de corriger les lacunes du financement passé, mais pas de combler la réserve de fluctuation manquante.

La balle est maintenant dans le camp du Parlement. Le SEV espère que malgré la crise financière et économique, les plans d'économie de la

Confédération et les autres besoins financiers de l'infrastructure ferroviaire, un refinancement correct de la CP CFF soit décidé. «Comme cela a déjà été le cas l'automne dernier avec notre grande manifestation, nous allons nous rendre visibles et nous faire entendre à nouveau, afin de montrer aux parlementaires quels sont les droits des personnes concernées», explique Giorgio Tuti.

### Incompréhension des cheminots

«Les cheminotes et cheminots actifs versent depuis le début de l'année une contribution supplémentaire de 2 % de leur salaire pour l'assainissement de la CP; ils ne comprennent pas que la Confédération ne s'acquitte pas de ses dettes», déclare-t-il au nom de la base. Les rentiers et rentières, qui n'ont reçu aucune promesse claire depuis 2004 concernant une éventuelle compensation du renchérissement, sont révoltés et prêts à combattre. Le SEV continue à penser qu'une caisse séparée pour les rentiers avec garantie de la Confédération serait une bonne solution.

Communiqué du SEV

## INFO

### CP CFF : les raisons de l'endettement

- La Confédération n'a pas accordé de réserve de fluctuation à la Caisse de pensions (CP) CFF lorsqu'elle est devenue autonome au 1.1.1999. Suite à la première crise boursière qui a eu lieu en automne 2000, le taux de couverture de la CP CFF est tombé en 2002 à presque 80 %. En outre, le refinancement a eu lieu à un moment moins propice que celui des caisses des autres anciennes régions fédérales. Malgré tout, la Confédération n'a à ce jour pas versé le moindre franc à la CP CFF. Par contre, à sa propre caisse de pensions, la Publica, la Confédération a octroyé 900 millions de francs en 2006. La Confédération n'a jamais refinancé la CP CFF à 100 %.
- En 1995, la Caisse de pensions et de secours (CPS) des CFF a modifié ses bases actuarielles à cause du projet de regroupement avec la Caisse fédérale d'assurance, projet qui n'a finalement jamais vu le jour. Des coûts en ont résulté, qui n'ont pas été couverts complètement lors de la fondation de la CP CFF. De plus, les femmes de la génération d'entrée qui ont intégré la CPS avant la fin 1987 pouvaient prétendre à la rente vieillesse maximale dès la fin de la 35<sup>e</sup> année de cotisation. Cette réglementation transitoire a expiré à fin 2007. Les coûts non couverts ont dû être supportés par la CP CFF. En tout, cela a coûté 321 millions de francs à la CP CFF jusqu'à la fin 2006.
- Sur la base de décisions parlementaires, la CP CFF a dû reprendre à sa charge jusqu'à fin 2006 les coûts non couverts résultant des départs volontaires à la retraite anticipée (avant 63,5 ans), pour un total de 245 millions de francs.
- Les cas d'invalidité professionnelle ont coûté jusqu'à fin 2002 à la CP CFF quelque 239 millions de francs. Les CFF ont finalement pris ces frais à leur charge.
- La CP CFF a dû reprendre les anciens rentiers et rentières lors de son passage à l'autonomie, en 1999. C'est pourquoi aujourd'hui son taux de rentiers se situe à 51 % (moyenne suisse : 20 %). Cela ne facilite pas l'assainissement car on ne peut pas exiger des rentiers de verser une contribution active (cependant, ils ne reçoivent plus de compensation du renchérissement sur les rentes depuis 2004, ce qui est aussi une forme de contribution). Dans d'autres anciennes régions fédérales comme Swisscom ou Ruag, la Confédération a par contre repris les anciens rentiers dans sa caisse de pensions Publica. Elle doit maintenant réparer cette inégalité de traitement. Une solution possible serait la fondation d'une caisse séparée pour les anciens rentiers et rentières CFF, avec garantie de l'Etat.

FI/ mv

Rail 2030 désengorge le réseau ferroviaire

## Plus de trains avec plus de places et plus d'espace dans les gares

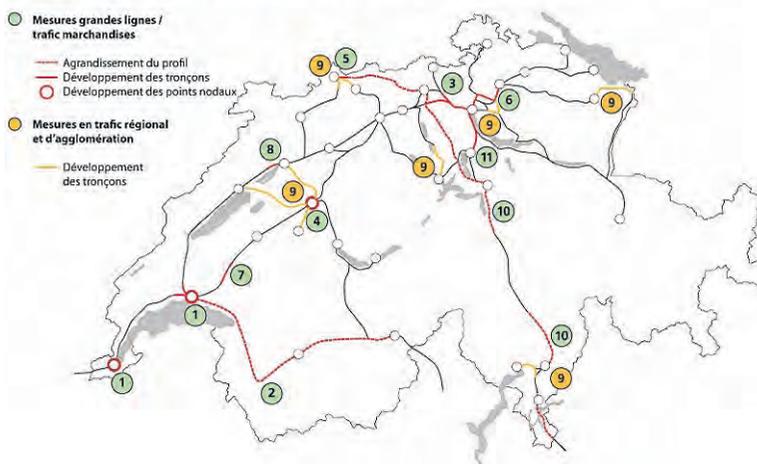
L'Office fédéral des transports et les CFF ont donné des informations sur l'avancée du projet Rail 2030. La mise en consultation se fera au début 2011.

Bien que les entreprises de chemin de fer suisses aient doublé leur capacité depuis 1980 en matière de trafic voyageurs, aujourd'hui beaucoup de trains sont bondés et durant les 20 prochaines années, le trafic voyageurs va encore augmenter d'environ 60%. En mars 2009, le Parlement a adopté la loi sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et en automne 2009, 5,4 milliards ont été octroyés pour la première étape de Rail 2030, sous le titre « futur développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB). Avec ZEB, le trajet entre Genève et St-Gall est réduit d'une demi-heure, les gares de Bienne, Genève et St-Gall deviennent des points nœuds et la capacité du tronçon Olten-Winterthur, actuellement surchargé, est augmentée.

### 12 ou 21 milliards pour l'étape 2

Le 23 mars dernier, Max Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) et Andreas Meyer, chef des CFF, ont présenté deux variantes

### Rail 2030 – Variante à 21 milliards de francs: Mesures d'infrastructure en 1<sup>ère</sup> priorité.



pour la deuxième étape de Rail 2030. Au vu des coûts élevés, le Conseil fédéral a décidé de présenter au Parlement des variantes à 12 et 21 milliards.

Afin que le rail puisse répondre à la demande grandissante, il faut « augmenter les places assises, le nombre de trains et l'espace dans les gares », déclare Max Friedli. Pour l'augmentation de l'offre des places assises, des trains à deux étages de 400 mètres devront circuler sur tous les tronçons fortement fréquentés. Cela demande un agrandissement des profils par exemple en Valais et des quais plus longs.

Pour permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains, il faut selon les planificateurs développer les points nœuds de Genève et Lausanne et les tronçons Olten-Zürich (tunnel du Heitersberg II), Zürich-Winterthur, Lausanne-Berne et Gléresse-Douanne (double-voie). Des dissociations sont nécessaires à Renens, Berne et Bâle-Est. De plus, dans bon nombre de gares, les infrastructures pour le public doivent être développées, afin que le nombre toujours grandissant de voyageurs ne reste pas en rade. L'approvisionnement en énergie doit aussi être revu. Toutes ces mesures sont comprises dans la variante à 12 milliards.

Dans la variante à 21 milliards viennent s'ajouter le développement du tronçon Zurich-Zoug (tunnel du Zimmerberg II), l'agrandissement des profils pour des containers de 4 mètres sur l'axe du futur tunnel de base du Gothard ainsi que diverses améliorations du trafic régional (voir carte).

Aucune des deux variantes ne parle du tunnel du Wisenberg entre Liestal et Olten, du tunnel du Brütten entre Zurich-aéroport et Winterthur, de la double-voie dans le tunnel de base du Lötschberg, du tunnel de l'Axen, de la gare souterraine de Lucerne et d'autres projets soutenus par les régions. Ces dernières ont tout de suite protesté et vont continuer à faire du lobbying, même si ces projets n'ont pas la priorité aux yeux des planificateurs.

### LES TRAVAUX POUR RAIL 2030

#### Variante à 12 milliards de francs:

- 1 Développement des points nœuds de Genève et Lausanne (y compris dissociation à Renens)
- 2 Profils pour trains à deux niveaux en Valais
- 3 Suppression du goulet de Heitersberg
- 4 Mesures au point nodal de Berne
- 5 Dissociation dans la région de Bâle Est (partielle)
- 6 Suppression du goulet Zurich-Winterthur
- 7 Développement du tronçon Lausanne-Berne
- 8 Doublement de la voie Gléresse-Douanne

#### A cela s'ajoute pour la variante à 21 milliards:

- 9 JAUNE: Mesures en trafic régional et d'agglomération pour des trains supplémentaires dans les cantons BL/BS, BE/NE, LU, SG, TI, ZH
- 10 Profils de 4 mètres sur l'axe NLFA du Gothard
- 11 Tunnel de base du Zimmerberg II (Zurich-Zug)

Source: Présentation OFT/ CFF du 23 mars 2010

OFT/CFF

### Problème du financement

Selon la loi sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire, Rail 2030 doit être financé par le Fonds de financement des transports publics (Fonds FTP). Ce fonds est aujourd'hui avant tout alimenté par la part de la Confédération de la redevance poids-lourds liée à la prestation (RPLP), par un pro-mille de la TVA et par une part des recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales. Afin que ce fonds suffise pour financer également Rail 2030, il doit non seulement être maintenu, mais aussi être alimenté par d'autres sources (sur une période limitée). Cela nécessite une modification de la Constitution. Le peuple et les Chambres fédérales vont donc devoir voter sur Rail 2030.

Comme sources de financement supplémentaires, l'OFT propose en premier lieu une

contribution des usagers des chemins de fer et la réquisition de la part des cantons de la RPLP. Les cantons s'opposent à cela bien sûr, mais ils soutiendront simultanément la grande variante qui contient « leurs » projets. L'ATE recommande l'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> sur les carburants, afin que les pendulaires ne reprennent pas leur voiture. Elle exige en outre, avec son *Initiative pour les transports publics*, de consacrer la moitié des taxes sur les carburants aux transports publics, alors que l'autre moitié restera pour les routes.

### Ne pas oublier l'entretien !

En plus des 12 ou 21 milliards, des moyens devront encore être trouvés pour l'entretien, souligne le chef des CFF. Pour cela, 4% de la somme investie sont à prévoir par année. *Fi/mv*



Des trains à deux étages de 400 m rouleront sur tous les tronçons importants.

## 21 MILLIARDS INDISPENSABLES

Rail 2030 ne sera pas un projet spectaculaire comme Rail 2000 ou la NLFA. C'est tout simplement la suite de la politique d'extension des transports publics actuellement en cours. La préparation de deux variantes est une concession faite à la majorité bourgeoise du Conseil fédéral. Celle-ci ne pourra pas éviter, au vu du puissant lobby des régions qui réunit plusieurs partis, de proposer la variante des 21 milliards.

Des projets concrets ont été présentés par beaucoup de régions. Avec la procédure choisie, l'OFT a de bons arguments: tout d'abord, on définit l'offre souhaitée et nécessaire et ensuite, on étudie les moyens de la concrétiser. Les développements de l'infrastructure nécessaires seront aussi pris en considération. Mais les chantiers ne seront pas lancés tout de suite. Il serait bien que ces projets soient réalisés plus rapidement.

Une solution doit encore être trouvée pour financer les 21 milliards. Plusieurs idées ont été émises. On verra laquelle obtiendra la majorité. Si les politiciens régionaux veulent voir aboutir leurs projets d'extension, ils doivent contribuer à trouver une solution de financement solide.

Adrian Wüthrich, coordinateur politique et relations publiques du SEV



» L'employeur a le devoir de protéger la santé des travailleurs et de veiller à leur sécurité. «

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

Le SEV lance une campagne nationale de prévention

# L'amiante : un problème de santé au travail toujours actuel

*Poncer, scier ou percer : autant de gestes qui peuvent dégager de l'amiante si le matériau concerné en contient. Or ces fibres minérales microscopiques provoquent des cancers pulmonaires quand on les inhale. Le SEV va donc distribuer prochainement un flyer d'information aux employés des ETC. Ce flyer rappelle quelles sont les précautions à prendre afin d'éviter toute atteinte à la santé lors de travaux. L'amiante a été interdit en Suisse en 1990 seulement, ce qui fait que de nombreux bâtiments en contiennent encore, ainsi que du matériel roulant, comme les wagons.*

L'inhalation de fibres d'amiante provoque de graves atteintes à la santé, sous forme de cancers des poumons. Ce minéral toxique

est encore présent dans de nombreux bâtiments, mais aussi dans le matériel roulant fabriqué avant 1990, année où l'amiante a enfin été inter-

dit en Suisse. Le SEV lance donc une grande campagne de prévention, en collaboration avec les employeurs. Un flyer d'information disponible

en allemand, français et italien va aussi être distribué bientôt aux travailleurs de toutes les ETC du pays.

Qui dit amiante pense aux bâtiments, alors qu'on en trouve aussi dans le matériel roulant comme les wagons, un fait souvent méconnu. Le SEV lance donc une campagne de prévention afin d'attirer l'attention sur les pro-

blèmes de santé causés par l'amiante si l'on ne prend les mesures de protection adéquates.

« On constate une certaine méconnaissance des dangers de l'amiante dans les compagnies de transports publics », explique Vincent Brodard, secrétaire syndical. On trouve en effet de l'amiante un peu partout, y

## DES DROITS DIFFICILES À FAIRE VALOIR

Les maladies liées à l'amiante ont comme caractéristique de se déclarer très longtemps après l'exposition à ce matériau, soit 20 à 40 ans après. Ce qui rend très difficile pour les victimes de faire valoir leurs droits.

La veuve d'une victime de l'amiante vient d'être déboutée par le Tribunal fédéral (TF), au motif qu'il y avait prescription pour sa

demande d'indemnisation (voir aussi page 12).

La demande a pourtant été déposée cinq jours seulement après le décès de son mari, exposé à l'amiante entre 1965 et 1978 dans le cadre de son travail. Le problème est qu'avec la Loi actuelle, le délai de prescription commence à courir à la fin de l'acte dommageable, sur dix ans. Dans le cas présent, la demande d'indemnisation aurait donc dû être faite au plus tard en 1988.

La veuve a bien expliqué que la justice demandait l'impossible car le cancer qui a emporté son mari n'a été détecté qu'en mai 2004, un an et demi avant son décès. De son côté, le TF a maintenu sa position, à savoir que la prescription se justifie par le grand nombre d'années écoulées, qui rend trop difficile d'apporter les preuves de cause à effet.

En Italie en revanche, le groupe suisse Eternit (matériaux de construction) se retrouve devant les tribunaux. Le procès s'est ouvert en décembre passé



à Turin. Deux anciens dirigeants du groupe sont accusés d'avoir provoqué la mort ou la maladie d'environ 2900 personnes, principalement des ouvriers qui travaillaient pour la filiale italienne d'Eternit, mais aussi des habitants des villes où étaient implantées les usines en question. Ce procès géant regroupe des centaines de plaignants et

le verdict est attendu dans un an ou un an et demi. Quant à la Suva, elle ne ménage pas ses efforts d'information auprès des personnes touchées et le suivi des cas. En témoigne l'accord signé en juin 2009 avec l'Institut national italien d'assurance contre les accidents du travail (INAIL).

Selon les termes de l'accord, l'INAIL s'engage à enregistrer les annonces des médecins transalpins et à les transmettre à la Suva pour examiner l'octroi de prestations (par exemple des rentes ou une prise en charge des soins médicaux). En outre, la Suva vient de lancer un programme de désamiantage de son parc immobilier. Sur 170 immeubles, 72 ont été passés au crible et les interventions urgentes ont déjà eu lieu.

Là où le risque est moindre (amiante aggloméré), les bâtiments seront assainis au fil des rénovations à venir.



Il faut vérifier l'absence d'amiante dans les wagons avant d'entamer des travaux qui dégagent de la poussière.

hk/ vb

# DOSSIER

é

compris dans des matériaux où l'on ne soupçonnerait pas sa présence a priori.

## Flyer d'information

Le SEV a donc décidé de mener une campagne de prévention auprès des salariés en collaboration avec les employeurs. Une lettre destinée aux entreprises a déjà été envoyée aux ETC de tout le pays. Le second volet de la campagne de prévention du SEV est un flyer d'information qui sera distribué tout prochainement aux salariés.

Utilisé jusque dans les années 1980, l'amiante a été inter-

dit en Suisse en 1990 seulement. Il en reste donc encore dans de nombreux bâtiments, mais aussi dans les véhicules fabriqués avant cette date. Le problème concerne surtout le matériel roulant ferroviaire et probablement moins les bus, dont la durée de vie est plus courte.

fait que l'amiante a été abondamment utilisé un peu partout durant des décennies. On en retrouve dans d'innombrables matériaux, des garnitures de freins aux tuyaux en passant par les plafonds, les joints d'étanchéité et les panneaux de protection incendie des armoires électriques. Les agents de maintenance sont ainsi particulièrement exposés lors de l'entretien des véhicules.

Les fibres d'amiante ont en effet tendance à se diviser en microfibrilles, parfois mille fois plus fines qu'un cheveu humain. Elles peuvent alors être inhalées et arrivent jusque

## ” Les dangers de l'amiante restent méconnus dans les compagnies de transports publics. “

Vincent Brodard, secrétaire syndical au SEV

dit en Suisse en 1990 seulement. Il en reste donc encore dans de nombreux bâtiments, mais aussi dans les véhicules fabriqués avant cette date. Le problème concerne surtout le matériel roulant ferroviaire et probablement moins les bus, dont la durée de vie est plus courte.

L'amiante est un minéral fibreux qui résiste très bien au feu, à la chaleur et aux attaques chimiques. De plus il est très facile à mélanger à des matériaux composites comme les ciment, les résines ou le caoutchouc. Ces caractéristiques ont

dans les poumons, où elles restent. Ces particules finissent par provoquer des maladies mortelles: soit un mésothéliome, un cancer spécifique de l'amiante, soit un cancer broncho-pulmonaire.

## Prudence lors de travaux

De nombreux matériaux ne présentent pas de danger tant qu'ils sont en bon état. Il en va autrement s'ils se dégradent, ou bien en cas de travaux. C'est le cas de certains revêtements de sol dans les trains composés de plaques de PVC ou de vinyle qui contiennent de l'amiante.



Le matériel roulant fabriqué avant 1990 peut contenir de l'amiante. Ce risque concerne surtout le matériel ferroviaire et probablement moins les bus, dont la durée de vie est moins longue.

Comme il s'agit d'un matériau fortement aggloméré, ces plaques ne dégagent pas de fibres d'amiante dans l'atmosphère en temps normal. Par contre elles peuvent en dégager une grande quantité lors de travaux d'assainissement, ou quand elles sont endommagées.

Pour prévenir toute atteinte à la santé des travailleurs, le SEV rappelle aux employeurs leur devoir de prévention et les mesures à prendre. Celles-ci comprennent les expertises à mener sur le matériel roulant et les bâtiments, afin de déterminer s'ils contiennent de l'amiante. Les personnes qui peuvent être amenées à intervenir sur des éléments contenant de l'amiante doivent être systématiquement informées. De leur côté, les travailleurs qui soupçonnent ou constatent la présence de matériaux contenant de l'amiante doivent en

aviser leurs supérieurs. En cas de risque, les travaux d'assainissement doivent être menés par une entreprise spécialisée et non pas par les collabora-

teurs de la compagnie de transport.

Hélène Koch

Suite en page 12

## À QUI S'ADRESSER ?

Voici les coordonnées de différents services et sites internet spécialisés dans les questions sur l'amiante

### A la Suva (Caisse nationale suisse en cas d'accident)

- Secteur génie civil et bâtiment: tél. 021 310 80 41
- Secteur chimie: tél. 021 310 80 41
- Division médecine du travail: tél. 021 310 80 75
- e-mail: amiante@suva.ch (pour les trois services Suva ci-dessus)

### A l'OFSP (Office fédéral de la santé publique)

- Division des produits chimiques: tél. 031 322 96 40  
Bag-chem@bag.admin.ch

### Sites internet utiles

- [www.suva.ch/amiante](http://www.suva.ch/amiante). Ce site propose notamment une liste d'entreprises spécialisées dans l'enlèvement de l'amiante
- [www.caova.ch](http://www.caova.ch): Association d'aide aux victimes de l'amiante
- [www.ist.ch](http://www.ist.ch): Institut universitaire romand de santé au travail

## LES MALADIES

L'amiante est un élément minéral qu'on rencontre dans la nature et qui présente des propriétés exceptionnelles : incombustible, chimiquement stable, imputrescible et inaltérable. Une caractéristique typique est sa capacité à se diviser en fibres très fines qui peuvent être inhalées. Des concentrations de poussières considérables peuvent résulter de l'usinage de l'amiante.

Le danger a été longtemps méconnu car le temps de latence (plus de 30 ans) entre une exposition à l'amiante et l'apparition des maladies qu'elle cause est particulièrement important. La Commission européenne estime à environ 8000 le nombre annuel de décès dus à l'amiante en Europe, le BIT à Genève parle de 100 000 morts par an pour la planète.

Des plaques pleurales se forment lorsque les fibres d'amiante inhalées se diffusent dans les poumons, traversant facilement la plèvre. Elles provoquent une inflammation mais, le plus souvent, aucun symptôme n'est ressenti.

**L'asbestose** survient par l'inhalation de poussières d'amiante qui provoquent la nécrose des alvéoles pulmonaires. Cette maladie, appelée aussi fibrose pulmonaire, conduit à une insuffisance respiratoire chronique.

**Un cancer des poumons**, aussi nommé carcinome bronchique ou mésothéliome, peut être la conséquence d'une inhalation de fibres d'amiante mais il est aussi déclenché par l'exposition à la fumée de tabac.

Les symptômes d'un cancer des poumons sont la toux, l'hémoptysie, le besoin de cracher, la fièvre, la dyspnée, des douleurs, la baisse brutale de rendement, la perte de poids et la transpiration nocturne ; il est mis en évidence par un examen radiologique des poumons.

**Le mésothéliome pulmonaire** malin est une tumeur extrêmement agressive pour la plèvre ou la paroi de la cavité abdominale (péritoine). Les symptômes sont l'essoufflement, les douleurs, une toux tenace et une perte de poids. Les groupes à risques sont les travailleurs de la construction, les charpentiers et les électriciens.

pan/sa

Le SEV aussi se préoccupe des besoins des victimes de l'amiante

## Les prestations pour les victimes

Des questions juridiques se posent aussi lors de dégâts de santé dus à l'amiante. La vice-présidente SEV Barbara Spalinger est bien au courant des principaux problèmes.

**contact.sev : Barbara Spalinger, comment puis-je me défendre contre une mise en danger de ma santé par les fibres d'amiante ?**

**Barbara Spalinger :** Fondamentalement l'employeur a, selon la loi, le devoir de protéger la santé et la sécurité des travailleuses et des travailleurs et de prendre les mesures nécessaires pour préserver leur intégrité personnelle. Si donc il est connu que des fibres d'amiante seront libérées lors de travaux ou si on doit compter avec un tel danger, des mesures de protection adéquates doivent être prises. En fait partie l'obligation qu'a l'employeur de ne faire exécuter de tels travaux que par des travailleurs qui ont suivi le cours sur l'amiante. Les travailleurs de leur côté ont le devoir de tout entreprendre pour leur protection, par conséquent de porter les équipements protecteurs et d'annoncer les dangers dont ils ont connaissance.

Si les mesures de protection sont insuffisantes ou si le cours sur l'amiante n'a pas été suivi, le travailleur a aussi le droit de refuser le travail.

**En tant que travailleur, ai-je droit à une indemnité si je devais souffrir d'une maladie causée par l'amiante ?**

Attribuer une maladie à l'amiante est fréquemment source de litiges. De plus, il est souvent difficile d'établir où et quand le dommage s'est produit car les maladies causées par l'amiante ne se déclarent que des dizaines d'années après le contact

avec les fibres. Il sera donc malaisé, la plupart du temps, de prouver chez quel employeur l'atteinte a eu lieu ou si on a peut-être été inattentif pendant son temps libre – pensons qu'il n'y a pas si longtemps on utilisait encore des caisses à fleurs en Eternit qui contenait de l'amiante. Dans les meubles et maisons, on trouvait des tableaux électriques qui en contenaient aussi. Aujourd'hui on admet que le toner des imprimantes laser peut déclencher des maladies similaires à celles causées par l'amiante.

Finalement il n'est pas décisif de savoir quand et où a eu lieu l'atteinte à la santé. Si celle-ci a été causée par l'amiante, elle est reconnue, du point de vue des assurances, comme maladie professionnelle et la Suva est obligée de prendre les coûts en charge. Ceux-ci comprennent les coûts d'hospitalisation, les honoraires de médecin et les coûts de médicaments, les thérapies, les cures et les coûts de transport liés à la maladie ainsi que les moyens auxiliaires et les prestations des soins à domicile. Il n'y a pas non plus de délai de prescription pour ces coûts, contrairement aux poursuites en responsabilité civile et pénale.

**Savoir que les coûts directs de la maladie sont couverts devrait me rassurer. Mais n'ai-je pas droit à être indemnisé si par exemple je ne suis plus en mesure de travailler ? Qu'en est-il de mes proches en cas de décès ?**

Le Tribunal fédéral a décidé en 2007 que même les délits qui ont eu pour conséquence une maladie due à l'amiante se prescrivent tout à fait normalement. Une poursuite pénale est donc souvent impossible. Une autre question est celle de la responsabilité. Dans ce domaine, des efforts ont lieu



Le flyer de prévention du SEV contre l'amiante va être traduit en italien et en allemand et distribué bientôt aux employés des ETC de tout le pays. La brochure de la Suva existe déjà dans les trois langues nationales.

pour porter le délai de prescription à 45 ans.

**La protection juridique peut-elle, si besoin est, m'assister pour déposer plainte ?**

S'il s'agit d'obtenir des prestations auxquelles on a droit, certainement. Toutefois celles-ci sont rarement objet de litiges. Par contre, intenter un procès – souvent en vain – seulement pour montrer qu'on est dans son droit ne sert à rien. Ce qui compte pour nous, c'est le bien des membres mais les procès coûteux ne font pas partie de notre philosophie ; nous cherchons normalement à les éviter.

**Quid d'une indemnité si je tombe malade ?**

En cas d'incapacité de travail, on a naturellement droit à une indemnité journalière ou, en cas d'incapacité totale, à une rente d'invalidité de l'assurance accidents (ce n'est

pas l'AI qui intervient). S'il y a ce qu'on appelle une impotence (= besoin permanent d'assistance), il s'ajoute une allocation d'impotent versée par l'assurance accidents.

Une « indemnité pour atteinte à l'intégrité », allouée sous forme de prestation en capital (versement unique), peut aussi entrer en ligne de compte ; c'est une sorte d'indemnité pour la souffrance endurée. Contrairement à la rente et à l'allocation d'impotent, cette indemnité pour atteinte à l'intégrité ne se base pas sur les possibilités de gain de la personne assurée mais sur le degré d'atteinte de la fonction pulmonaire. Chaque cas doit faire l'objet d'un examen particulier. Suivant les circonstances, cette indemnité peut aussi être revendiquée par les descendants.

Interview : Peter Anliker/sa

## Sections

<b>Mercredi 1<sup>er</sup> avril</b> 19 h 30 à la salle polyvalente	■ <b>Section VPT LEB</b> Assemblée générale de printemps	L'ordre du jour est affiché dans les locaux. Les retraités sont les bienvenus.  <i>Le comité</i>
<b>Jeudi 15 avril</b> 17 h 30 Hotel Bern	■ <b>VPV Berne</b> Assemblée de printemps	Vision 2010 – comme points centraux de cette assemblée: quelle continuation pour le VPV Berne et «Un coup d'œil dans les coulisses des caisses de pensions» (exposé de Markus Hübscher, directeur de la Caisse de pensions CFF). Inscriptions jusqu'au 8 avril auprès de Marlis Egger (maeggler@gmx.ch)  <i>Votre comité</i>
<b>Vendredi 16 avril</b> 14 h 30 Salle des Vignerons du Buffet de la Gare à Lausanne	■ <b>LPV Vaud et Bas-Valais</b> Assemblée générale de printemps	Vous êtes cordialement invités à participer à l'assemblée de printemps de notre section. Elle sera suivie d'une collation (inscription préalable). L'ordre du jour a été envoyé à tous les membres. Nous comptons grandement sur votre participation.  <i>Votre comité LPV</i>
<b>Lundi 19 avril</b> 19 h Dépôt de Chandolan	■ <b>VPT – TPF réseau urbain</b> Assemblée générale de printemps	Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.  <i>Le comité</i>
<b>Jeudi 22 avril</b> 17 h Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne	■ <b>VPV Lausanne</b> Assemblée générale	Assemblée selon ordre du jour habituel envoyé par courrier et avec Manuel Avallone, qui viendra nous informer des questions concernant la CCT.  <i>Le comité</i>
<b>Mercredi 28 avril</b> 18 h 30 Café du Cerf, Tramelan	■ <b>Section VPT du Jura (CJ – Mt Soleil)</b> Assemblée générale de printemps	L'assemblée aura lieu en présence de Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical. A l'ordre du jour figurent les comptes 2009, les revendications SEV 2010, les objectifs CJ (CCT, etc.), les autres affaires CJ (Labora), le prix SEV et diverses élections pour le comité. Une collation sera servie après l'assemblée. Merci de vous annoncer auprès du caissier Jérôme Mugny (079 746 21 05) jusqu'au samedi 24 avril midi. Les insignes du 1 <sup>er</sup> Mai Interjurassien (à Saignelégier) seront également à votre disposition.  <i>Le président ad interim: JF Milani</i>

## Loisirs

<b>Jeudi 1<sup>er</sup> avril</b> De 15 h à 21 h	■ <b>Cave GESTL</b> Ouverture de la cave  Actions à découvrir  <i>Votre comité GESTL</i>	Nous vous attendons nombreux pour l'ouverture de la cave. N'oubliez pas de venir retirer vos commandes de Pâques, et ne pensez pas que c'est un poisson d'avril. Grand choix de vins de qualité comme toujours et nos actions à découvrir: Rosé de Goron (Cordonnier), 9 fr. la btl. Rosé Oeil-de-Perdrix (Dizerens), 9 fr. la btl. Treize Vents (Lederrey), 9 fr. 50 la btl. et Vin du Vigneron Domaine de Vevey (Obriest), 10 fr. 50 la btl.  <i>Votre comité GESTL</i>
<b>Jeudi 22 avril</b> 9 h 45 à la gare d'Estavayer- le-Lac Horaire: dép. Fribourg 9 h 03, dép. Payerne 9 h 30	■ <b>PV Fribourg – Com- mission d'animation</b> Visite de l'usine ELSA à Estavayer-le-Lac.  Inscriptions: jusqu'au ven- dredi 16 avril au plus tard (max. 40 personnes) en pré- cisant si vous participez au repas, auprès de Marguerite Michel, tél. 026 475 17 62 ou par e-mail: maggy.mich- el@bluewin.ch	Chaque participant est responsable de son titre de transport. Parking devant le Buffet de la Gare pour ceux qui viennent en voiture. De la gare, 10 minutes à pied pour rejoindre l'usine Elsa. Visite de 10 h à 12 h 15 avec café croissant, apéritif. Pour ceux qui le désirent (à préciser lors de l'inscription) repas de midi en commun au Buffet de la Gare d'Estavayer-le-Lac au prix de 25 fr. Menu: salade paysanne, rôti de bœuf braisé, légumes de saison, gratin dauphinois, coupe Jacques (fruits et glace).  <i>La CA</i>
<b>Mercredi 28 avril</b> Rendez-vous à la gare de Lausanne, quai n° 1 Départ du train à 10 h 20	■ <b>PV Vaud</b> Sortie de printemps  Prix: 50 francs qui seront en- caissés durant le trajet. Les membres ayant 80 ans dans l'année auront droit à une petite attention.  Comme d'habitude, vous vous munirez de votre carte annuelle de transport, d'une carte journalière ou d'un bil- let à demi-prix.	Notre sortie de printemps nous conduira à Wohlen, près de Berne. Nous prendrons le train depuis Lausanne, et ensuite le car postal à Berne, qui part de la gare postale située à 5 minutes à pied. Nous serons accueillis peu avant midi par la famille Tschannen dans leur restaurant, à l'allure de grande ferme emmenthaloise. Nous y dégusterons une «Bernerplatte» arrosée d'un coup de rouge ou de blanc, après avoir pris un petit apéro sur la terrasse si le temps le permet. Retour dans l'après-midi, avec départ du car postal à 15 h 38 et arrivée à Lausanne à 17 h 15.  Inscriptions jusqu'au 22 avril, par carte postale mentionnant nom et prénom, adressée à Albert Blondel, ch. du Ravin 16, 1012 Lausanne ou par courriel: bebert.blondel@bluewin.ch.  <i>Albert Blondel</i>
<b>Jeudi 29 avril</b> Gare de Neuchâtel, 8 h 30	■ <b>PV Neuchâtel</b> Sortie pédestre  Pour les non-marcheurs, dé- part de Neuchâtel à 11 h 01 – Ins 11 h 16 / 11 h 33 – Hagneck 11 h 49	Notre randonnée de printemps se déroulera au sud du lac de Bienne. Départ de La Chaux-de-Fonds 7 h 42, de Neuchâtel 8 h 33. Bus Ins-Vinelz Post. Titres de transport individuels. Itinéraire pédestre: Vinelz (478 m) – Hofmannsflue (538 m) – Lüscherz (434 m) – Barrage de Hagneck (433 m) – Pont de Hagneck (450 m). Temps de parcours: 2 heures (7 km). Dîner à 12 h au Restaurant Brücke. Menu: soupe bernoise, salades diverses, viande hachée, garniture de légumes, pommes purée et cassata au maraschino. Prix: 35 fr. Après-midi: promenade facultative jusqu'à Täuffelen (45 minutes). Retour par Bienne. Inscriptions auprès d'Yvan Renevey, Bellevaux 26, 2000 Neuchâtel, tél. 032 725 62 88 jusqu'au samedi 24 avril à 10 h, e-mail: renevey@net2000.ch  <i>Le comité</i>

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## ■ PV-Valais

**Compte-rendu de l'AG de Martigny du 15 mars****L'assemblée générale a accueilli 82 participants**

Le président Alfred Imhof a eu le plaisir de saluer Bernard Demierre, vice-prés. PV qui nous a apporté quelques informations concernant la Caisse de pension, les facilités de voyage FVP et les nouvelles structures du SEV. Patrick Rouvinez, assurances SEV, a assumé la traduction simultanée. Merci à nos deux

invités. Le protocole du 12.11.2009 et le rapport 2009 du président n'ont donné lieu à aucune remarque. Les comptes bouclent avec un bénéfice. Notre président a rappelé quelques dates importantes pour 2010, à savoir: 23 juin sortie annuelle à Zornasco, 18 novembre assemblée d'automne, 14 et 15 décembre Fêtes de Noël pour les germanophones et les francophones.

L'assemblée a élu Noëlle Moix comme vérificatrice du protocole et Liliane Pfammatter comme membre suppléant à la Commission de gestion. Après un vibrant appel de Bernard Demierre pour un syndicat fort avec adhésions et sans démissions, Frédy a clos l'assemblée en remerciant ses collègues du comité ainsi que tous les participants pour leur attention.

M. Oberli, secrétaire

## ■ Section PV Jura

**Assemblée des membres du 17 mars**

52 membres ont participé à cette assemblée.

Le président rappelle que nous attendons les décisions des chambres fédérales concernant l'assainissement de notre caisse de pension.

Le point noir de notre section, c'est la diminution des membres. Nous dénombrons chaque année une quinzaine de personnes en moins.

Les comptes 2009 bouclent avec un excédent de dépenses de 197.35 fr. Le président fait passer les comptes au vote, ceux-ci sont acceptés, il remercie le caissier pour son travail.

Le budget 2010 reste équilibré et est accepté sans autre.

Pierre Ackermann et Oscar Schaub participeront à l'assemblée des délégués à Brigue, le 5 mai 2010.

Dans les mutations, la section compte 264 membres au 31.12.2009.

La sortie du 26 août a réuni une quarantaine de membres, pour une belle journée au Titisee. La traditionnelle fête de Saint-Nicolas a réuni une centaine de membres et la tombola, organisée pour la première fois par Marcelle, a eu un vif succès. Un grand merci également à la chorale, aux Rigolos, à Roland et Lucien pour l'organisation des marches et à nos dames visiteuses des malades.

Pour 2010, une sortie est prévue à

Avenches le 25 août avec visite de différents sites comme le haras national. C'est Benoît qui organise cette sortie avec Sylvant voyages.

Le président donne la parole à l'invité du jour, Ricardo Loretan, président central PV au sujet de la caisse de pensions.

Concernant la caisse de pensions, elle bouclera l'année par un résultat positif. Le taux de couverture actuel se monte à 84,4%, il reste très bas. Le déficit de couverture pour atteindre les 100% se monte à 2,215 milliards de francs. Dès que la Confédération versera une allocation de renchérissement à ses employés pensionnés, nous exigerons la même chose.

En ce qui concerne les facilités de voyage FVP, les négociations ont été interrompues par la PV après que les CFF ont proposé une limitation de la validité temporelle de l'abonnement général pour pensionnés sans offrir une contre-prestation admissible. Voilà en somme toutes les actualités syndicales au sujet de la PV, conclut-il.

Le président remercie Ricardo pour son exposé complet et lui remet une petite attention.

Concernant des rabais avec la caisse-maladie Atupri ainsi que les FVP, la PV est encore en discussion.

Pour terminer, je remercie tous les membres du comité.

Le secrétaire: Oscar Schaub

**DÉCÈS**

**Arn Hermann**, aiguilleur retraité, Port, décédé le 12 mars dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Bienne.

**Delacrétaz Raymond**, réviseur retraité, Courtepin, décédé le 22 mars dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Favez Gustave**, chef de train principal retraité, La Tour-de-Peilz, décédé le 7 mars dans sa 96<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Jetzer Héléne**, veuve de Paul, Bulle, décédée le 3 mars dans sa 104<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Kirchhofer Michel**, chef de district retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 5 mars dans sa 75<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Maillard Pierre**, chef ouvrier retraité, Moudon, décédé le 24 février dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Schwab Ruth**, cuisinière retraitée, Yverdon-les-Bains, décédée le 9 mars dans sa 82<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

*Hospitalité à l'état pur*

... dans l'hotel  
entre lac et ciel !



Profitez des nos

**Hits-Brenscino « 7 pour 6 »**

Vous restez 7 nuits pour le prix de  
6 en plus du rabais de 20 % pour les membres SEV

20. 3. – 27. 3.	23. 5. – 30. 5.	29. 8. – 5. 9.
4. 4. – 11. 4.	6. 6. – 13. 6.	5. 9. – 12. 9.
11. 4. – 18. 4.	13. 6. – 20. 6.	12. 9. – 19. 9.
18. 4. – 25. 4.	27. 6. – 4. 7.	16. 9. – 23. 9.
25. 4. – 2. 5.	4. 7. – 11. 7.	17. 10. – 24. 10.
2. 5. – 9. 5.	15. 8. – 22. 8.	24. 10. – 31. 10.
16. 5. – 23. 5.	22. 8. – 29. 8.	

**Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago**

Téléphone 091 786 81 11, Fax 091 793 40 56

info@brenscino.ch, www.brenscino.ch

bienvenue à...



**LA MAISON  
DU GRUYÈRE**

FROMAGERIE DE DÉMONSTRATION

**DÉCOUVRIR LE GRUYÈRE AOC  
ET TOUS SES SECRETS !**

Fabrications entre 9h00 et 11h00 et entre 12h30 et 14h30

**Ouvert tous les jours** de 9h00 à 18h00 (19h été)

Le Restaurant - Le Marché Gruérien

**LA MAISON DU GRUYÈRE**

CH-1663 Pringy-Gruyères

www.lamaisondugruyere.ch



**Les Fromages de Suisse.**

www.fromagesdesuisse.com



Suisse. Naturellement.

## Section PV Jura

## Marches du jeudi : programme 2010-2011

Voici le programme des excursions pour cette année et début 2011. A conserver précieusement !

Chères et chers collègues,

Nous vous proposons le programme ci-dessous pour la prochaine saison. Toutes les courses sont à la portée d'une personne moyennement entraînée. Si vous voulez vous maintenir en forme tout en cultivant l'amitié, venez nous rejoindre aux dates et heures prévues en gare de Delémont. (Rendez-vous devant le kiosque, quai 1)

Chacun se munira de son titre de transport. Afin de pouvoir prévoir le restaurant ou le pique-nique et assurer les réservations, veuillez vous

inscrire jusqu'au mardi soir précédant la marche chez un des responsables : Lucien Mouttet, tél. 032 422 57 73 ou Roland Charmillot, tél. 032 435 58 84.

Les non-marcheurs peuvent nous rejoindre pour le repas en avisant un organisateur.

## Programme 2010

- Jeudi 8 avril, 13 h 30 départ : 13 h 43 bus Recolaine - En Val - Courchapoix, collation retour bus à Delémont.
- Jeudi 20 mai (3<sup>e</sup> jeudi) Pour les marcheurs, rendez-vous à 8 h 50 sur le parc de la Tour rouge, répartition dans les voitures 9 h 10 départ pour Saulcy - marche Jolimont - dîner

puis retour à Saulcy.

- Jeudi 10 juin, 9 h 10 train dép. 9 h 23 Delémont - Bâle - Muttenz puis sous la conduite de Josef, à travers la forêt « Hardwald » pour le dîner - puis le long du Rhin à Bâle via Birsfelden. Après l'enfer, le tram, et à travers un joli petit « biotope » Josef nous promet le Paradis, pour les 4 heures au jardin. Selon Josef, parcours sans montée ni descente. Carte journalière valable. Retour le même jour avant minuit.
- Jeudi 8 juillet, 8 h 30 « Lac de Bienne » dép. 8 h 42 Bienne - Brüttelen - marcher Cerlier 1 h 30 mn, pique-nique ou restaurant. Départ du bateau 15 h 15

pour Bienne - train Delémont.

- Jeudi 12 août 8 h 30 train-dép. 8 h 42 Neuchâtel - Champs du Moulin - marche Gorges de l'Areuse - pique-nique - Boudry - Neuchâtel - Delémont
- Jeudi 9 sept. 8 h 30 train dép. 8 h 42 Porrentruy - marche - Courchavon chez Jean Comte. Repas préparé par Marcelle Comte. Train Delémont.
- Jeudi 14 oct. 8 h 15 train dép. 8 h 22 Glovelier-Le Noirmont, marche Muriaux par les Sommètres, repas de midi au restaurant, marche Saignelégier train Delémont.
- Jeudi 11 nov. 11h30 bus 11 h 43 Mervelier - di-

ner restaurant - petite marche Montsevelier - puis bus Delémont dép. 16 h 26

- Jeudi 2 déc. 13 h 30 bus dép. 13 h 43 Soyhières - par le chemin des vignes, collation au rest du Bœuf - bus Delémont

## Programme 2011

- Jeudi 13 janvier 9 h 30 marche Couroux - Fondue au complexe sportif (terrain de football Bellevie).
- Jeudi 10 fév. 13 h 43 bus dép. 13 h 43 Châtillon - marche Courtételle - collation restaurant - train Delémont.

Bon vent et à bientôt,  
Les organisateurs

## Exposition

Toujours plus vite !  
Les défis du rail en France

Présentée au Musée des arts et métiers de Paris jusqu'au 2 mai 2010, l'exposition propose de découvrir l'histoire de la très grande vitesse sur rails en France, depuis la locomotive à vapeur jusqu'à l'Automotrice à grande vitesse (AGV).



Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer s'est imposé comme la référence du transport terrestre de masse. Il aura cependant fallu des années de recherches et d'avancées technologiques pour que le train devienne le moyen de transport sûr, confortable mais surtout rapide, que nous connaissons aujourd'hui. En effet, si de nos jours, un trajet « Paris - Marseille » s'effectue en trois heures, il fallait près de 20 heures en 1959 !

L'exposition « Toujours plus vite, les défis du rail », met en exergue les évolutions techniques effectuées depuis l'avènement du train (électrification, informatisation et automatisation du réseau ferré). Elle évoque également la création artistique autour de l'univers du rail, ainsi que les changements liés aux habitudes des voyageurs.

De spectaculaires éléments techniques, telle la maquette de l'AGV ou une

roue équipant le train du dernier record de vitesse à 574,8 km/h, ont été prêtées à titre exceptionnel par les principaux acteurs de l'industrie ferroviaire française (SNCF, Alstom, Réseau ferré de France).

## Les artistes et le train

L'expo est complétée par une sélection d'affiches ferroviaires signées par des artistes renommés (Dali, Foré), des films d'archives sur les records de vitesse de 1955, 1981, 1990 et 2007 annoncés par Simone Héroult, la célèbre voix de la SNCF. Des extraits d'œuvres littéraires évoquent, selon les époques, l'émerveillement ou la peur que représentait le « cheval de fer ».

## Infos pratiques

Musée des arts et métiers, 60, rue Réaumur, Paris 3<sup>e</sup>.  
Mardi-dimanche : 10 h à 18 h (jeudi 21 h 30).  
www.arts-et-metiers.net

## COURRIER DES LECTEURS

## LA GRANDE DÉCONNADE

■ Décidément, autrefois, on s'amusait en pastichant les Alémaniques avec Ca Fa Fite et S'est Bas Bossible mais, maintenant, nous sommes bien partis avec les Swiss Federal Railways. Voyez plutôt : on nous apprend la mise en place d'un domaine « Public & Government Affairs » et la nouvelle subordination des domaines Konzernrecht/Compliance et Corporate Risk Management. Après le CEO, Best Overhead et tout son train, les retraités ne seront plus seuls à être désorientés... Pourquoi ne pas dire tout cela dans nos langues, snobards ?

Albert Fahmi, Soleure

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Hélène Koch, 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. Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.-

Annonces: Kretz AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOLPRINT, Subingen; www.solprint.ch (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le jeudi 15 avril.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 8 avril à 10 h.

## atout santé



La droguerie pour votre qualité de vie

### Conscient ou inconscient

La motricité est la capacité qu'ont les hommes et les animaux à bouger. On distingue la motricité globale et la motricité fine. La motricité globale désigne la capacité de réaction, la rapidité d'action ainsi que la coordination des mouvements du corps. En revanche, l'habileté des doigts ou les mimiques du visage sont du domaine de la motricité fine. La motricité comprend aussi des mouvements conscients et inconscients. Tous les mouvements conscients contrôlés par le système nerveux central sont regroupés sous le terme de motricité volontaire. A l'opposé, les réflexes automatiques du corps et les mouvements d'accompagnement (balancement des bras pendant la marche ou mimiques) sont effectués de manière inconsciente.

Pour en savoir plus sur l'action «atout santé», rendez-vous sur la plate-forme [vitagate24.ch/atoutsante.aspx](http://vitagate24.ch/atoutsante.aspx)

## conseil santé de votre droguerie

### MOUVEMENT

#### Au bureau, à la maison et en plein air

#### Il n'est jamais trop tard

Voici deux bonnes nouvelles pour ceux qui ont de la peine à faire du sport: primo, il n'est jamais trop tard pour commencer; deuzio, mieux vaut ne pas trop en faire au début. Des études démontrent que même les personnes qui commencent à faire régulièrement de l'exercice à un âge avancé diminuent leurs risques de développer une maladie. Sachez aussi que pour être efficace, l'activité n'a pas besoin de provoquer essoufflement et épuisement. Il suffit d'une promenade quotidienne de 20 à 30 minutes pour ressentir les premiers effets positifs de l'exercice physique.

#### Voici ce dont il faut tenir compte quand on (re)commence à faire du sport:

- Pour prévenir tout risque, prévoyez éventuellement un contrôle médical avant de commencer l'entraînement.
- Vous devriez avoir un objectif et un programme pour l'atteindre.
- N'allez pas au-delà de vos limites: l'idéal est de transpirer légèrement mais de pouvoir encore parler normalement. Levez le pied dès que vous vous essoufflez!
- Prévoyez un programme d'entraînement suffisamment varié. Et n'oubliez pas d'y intégrer des pauses de récupération. Car le corps ne se construit pas pendant l'effort mais bien entre deux périodes d'entraînement.
- En tant que débutant, pratiquez au moins trois fois par semaine.
- Si vous entamez un entraînement d'endurance, vous obtiendrez rapidement de bons résultats. Promis!

#### Impressum

ASD Association suisse des droguistes,  
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3  
Rédacteur en chef: Heinrich Gasser (hr)  
Textes: Katharina Rederer (kr)  
Mise en page: Odette Montandon  
Traduction: Claudia Spätig



Simplement bien assuré.

L'assurance-maladie online avantageuse CPT soutient l'action «atout santé».



Vifor Pharma

#### Perskindol Classic Gel

## 20%

Perskindol Classic est un produit à frictionner qui stimule l'irrigation sanguine. Formulé sur une base liquide aux huiles essentielles, il est recommandé pour stimuler l'irrigation sanguine et relâcher les muscles ainsi que pour prévenir ou traiter les courbatures et les crampes dans les mollets. Les huiles essentielles qui en constituent les principes actifs et le menthol exercent une action rafraîchissante et apaisante.

Ils stimulent par réflexe l'irrigation sanguine locale et procurent une agréable sensation de chaleur, ce qui détend les muscles, apaise les douleurs et favorise la guérison.

*Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.*

20% à l'achat d'un Perskindol Classic Gel dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 avril 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.



Vifor Pharma

#### Magnesium Vital comprimés effervescents

## 20%

Magnesium Vital est indiqué pour couvrir un besoin accru en magnésium, notamment aussi en cas de crampes aux mollets et musculaires. Magnesium Vital permet de fournir à l'organisme du magnésium en quantité suffisante sous la forme d'une liaison à l'acide aspartique, grâce à laquelle le magnésium peut être bien assimilé.

*Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.*

20% à l'achat d'un Magnesium Vital dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 avril 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

## § Angle droit

# Assemblée générale : comment ça marche déjà ?

*C'est le printemps, et la saison des assemblées générales (AG). Voici un tour des questions qui se posent dans la conduite des AG.*

Avec le printemps revient la saison des assemblées générales des sections (AG). La plupart des comités sont de « vieux renards » dans la conduite de telles manifestations. Cependant, ils se retrouvent toujours plongés dans des incertitudes. Cette semaine, le Service de protection juridique fait le tour des questions actuelles en matière d'AG.

Un membre peut-il proposer à l'assemblée générale un sujet qui n'est pas inscrit à l'ordre du jour ?



Alexandre Engler

Sous le point divers/questions, on peut en effet discuter de tout, mais une prise de décision est possible seulement quand les statuts le permettent expressément. Ceux du SEV l'autorisent uniquement pour les congrès.

Comment doit-on procéder

quand il y a plusieurs contre-propositions ?

Une proposition doit d'abord être clarifiée avant d'être soumise au vote. Lorsqu'il y a des contre-propositions, ou bien des amendements, ceux-ci sont traités en premier. Le résultat est ensuite soumis au vote final, contre la proposition

originelle.

Comment procéder en cas d'égalité des voix ?

Le président ou la présidente a une voix prépondérante. Attention : lors des élections, ce n'est pas le cas. Il y a alors un 2<sup>e</sup> tour. En cas de nouvelle égalité des voix, on procède par tirage au sort.

Notre caissier a été longtemps malade et les comptes annuels ne sont pas prêts. Peut-on malgré cela tenir une AG ?

Oui. Cependant, le comité ne peut en conséquence pas être déchargé concernant les finances. C'est pourquoi le comité doit convoquer ensuite une assemblée générale extraordinaire consacrée à l'approbation des comptes.

Le président a-t-il le droit de se retirer, même si on ne lui a pas trouvé de successeur ?

Oui, il en a le droit. Ses tâches sont réparties sur les autres membres du comité, jusqu'à ce qu'une nouvelle présidente ou un nouveau président soit trouvé. Si le comité n'est plus à même de le faire, alors le secrétariat central SEV gère les affaires jusqu'à ce que le comité central de la sous-fédération mette en place un nouveau comité.

Des informations supplémentaires sont disponibles dans le règlement de gestion du SEV ainsi que dans le règlement sur les organisations internes et dans les commissions du SEV, qui vous seront envoyés prochainement. Entre-temps, vous pouvez aussi les consulter sur le site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Protection juridique SEV/hk

## Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre ?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV ! Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

### Nos arguments ?

Le SEV se bat pour :

- des salaires avec lesquels nous pouvons vivre correctement;
- des temps de travail qui nous laissent le temps de vivre;
- des conventions collectives de travail (CCT) qui réglementent nos conditions de travail;
- et beaucoup plus encore...

### Une chose est sûre :

**plus un syndicat a de membres, plus il est fort !  
Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche !**

## Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev* ?

Si tu deviens membre, tu recevras automatiquement le journal, car l'abonnement est compris dans la cotisation.

Mais les collègues d'autres domaines de travail et d'autres syndicats peuvent également s'abonner à *contact.sev*. L'abonnement annuel coûte 40 francs.

### Ou veux-tu tout d'abord profiter d'un abonnement d'essai ?

Tu peux ainsi recevoir gratuitement 6 éditions de *contact.sev*, afin de te faire une idée précise de notre journal.



- J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.
- Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:	Recruté par:
Rue/Numéro:	Nom/Prénom:
NP/Localité:	Adresse:
Tél. (prof.):	Localité:
Tél. (privé):	Tél.:
Date/Signature:	

Envoyer à : SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à [christian.cuenoud@sev-online.ch](mailto:christian.cuenoud@sev-online.ch)).  
Nous prendrons contact avec toi ! Merci de ton intérêt. D'autres questions ? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) ou [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

De la Cathédrale au Musée Olympique en passant par le centre-ville

# Lausanne, ville olympique



Albert Blondel, coprésident de la section PV Vaud, est un grand amateur de sport et a participé à de nombreux triathlons. C'est non sans fierté qu'il présente « sa » ville de Lausanne, capitale olympique et siège de nombreux musées.

Lausanne abrite une vingtaine d'organisations sportives internationales, dont la grande majorité représente les disciplines qui s'illustrent aux Jeux Olympiques: gymnastique, cyclis-

me, tir à l'arc, tennis de table, escrime, boxe, équitation, aviron, volley-ball ou encore patinage artistique. Le Tribunal arbitral du sport et le bureau européen de l'Agence mondiale antidopage y ont trouvé refuge. Lausanne possède également de nombreux musées.

Nous démarrons cette balade à la gare; juste en face, vous prenez le premier métro entièrement automatique de Suisse, direction Croisettes. Vous descendrez au 3<sup>e</sup> arrêt (Bessières), arrêt signalé par le carillon de la cathédrale; l'ascenseur vous élèvera à la hauteur du Pont Bessières que vous traverserez; après une petite montée vous atteindrez la Cathédrale, construite au XIII<sup>e</sup> siècle sur la colline de l'ancienne Cité. Elle accueille régulièrement des célébrations oecuméniques et s'ouvre à des manifestations musicales. Vous pourrez gravir les 224 marches d'escaliers qui vous conduiront au beffroi d'où vous jouirez d'une vue incomparable sur la ville et le Léman. A la sortie de la cathé-

drale, sur la place, vous pourrez visiter le MUDAC (Musée de design et d'arts appliqués contemporains) qui abritera dès juin une exposition de l'auteur de bandes dessinées Zep. La balade continue en descendant les Escaliers du Marché pour atteindre la Place de la Palud. Sur la façade du bâtiment, siège des autorités communales, une horloge animée toutes les heures présente des vignettes historiques. A la Place de la Riponne, toute proche, au Palais de Rumine, une visite au Musée cantonal de zoologie s'impose; vous pourrez y découvrir de nombreux animaux disparus et rares, dont deux, le grand pingouin et une tortue, ont été utilisés pour le tournage du film «Océans». Ensuite, par le métro, vous filerez en direction d'Ouchy; vous pourrez profiter d'une petite pause tout en vous régaland de filets de perches dans l'un des nombreux restaurants du bord du lac. Après, par le bord du lac, direction Vevey, vous arriverez devant le Parc Olympique où



un petit sentier vous conduira à l'entrée du Musée Olympique. Ce musée retrace toute l'histoire olympique, de l'Antiquité à nos jours; les équipements offerts par de nombreux athlètes ornent les

différentes vitrines. De retour à la gare, vous pourrez jeter un coup d'œil au dépôt des locomotives CFF appelé à devenir le futur Musée des Beaux Arts.

Albert Blondel/AC

PELLET PIOCHE : FINI L'INCONSCIENCE FACE À L'AMIANTE ! (VOIR DOSSIER PAGES 10 À 12)



IL Y A 50 ANS

Une frénésie en faveur de la route

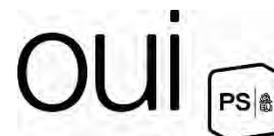
L'important secteur de la politique générale des transports continue à préoccuper la fédération. On sait que la récente session des Chambres fédérales a dressé le plan du réseau des routes nationales. Dans ce domaine, les milliards semblent ne pas jouer un grand rôle. Mais il serait inutile de se faire l'illusion que l'on pourrait empêcher le développement de l'évolution en cours. Il semble parfois qu'on se trouve en présence d'une véritable frénésie de la route, comme le prouve typiquement l'intervention des cantons intéressés au Gothard.

Le Cheminot, 1<sup>er</sup> avril 1960



## Initiative populaire fédérale

# «De nouveaux emplois grâce aux énergies renouvelables (Initiative cleantech)»



Publiée dans la Feuille fédérale le 16 mars 2010. Expiration du délai imparti pour la récolte des signatures: 16 septembre 2011

Les citoyennes et citoyens suisses soussignés ayant le droit de vote demandent, en vertu des articles 34, 136, 139 et 194 de la constitution fédérale et conformément à la loi fédérale du 17 décembre 1976 sur les droits politiques (art. 68s.), que:

I La Constitution est modifiée comme suit :

Art. 89, al. 1<sup>bis</sup> (nouveau), 2<sup>bis</sup> (nouveau) et 3

<sup>1bis</sup> Ils travaillent avec le secteur privé à mettre en place un approvisionnement énergétique reposant sur les énergies renouvelables, afin de libérer la Suisse de sa dépendance vis-à-vis des énergies non renouvelables, de créer des emplois et d'assurer à long terme la prospérité de l'ensemble de la population.

<sup>2bis</sup> Elle soutient la promotion de l'innovation dans le domaine énergétique ainsi que les investissements privé et public en faveur des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique.

<sup>3</sup> Elle légifère sur la consommation d'énergie des installations, des véhicules et des appareils. En ce qui concerne les nouveaux installations, véhicules et appareils, elle tient compte de la meilleure technologie disponible.

II Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont complétées comme suit:

Art. 197, ch. 8 (nouveau)

8. Disposition transitoire ad art. 89 (Politique énergétique)

A partir de 2030, les énergies renouvelables couvriront la moitié au moins des besoins énergétiques totaux de la Suisse. Le Conseil fédéral fixe les objectifs d'étape à atteindre d'ici à 2030.

Seuls les **électriciens et électeurs ayant le droit de vote en matière fédérale dans la commune indiquée en tête de la liste** peuvent y apposer leur signature. Les citoyennes et les citoyens qui appuient la demande doivent la signer de leur main. Celui qui se rend coupable de corruption active ou passive relativement à une récolte de signatures ou celui qui falsifie le résultat d'une récolte de signatures effectuée à l'appui d'une initiative populaire est punissable selon l'article 281 respectivement l'article 282 du code pénal.

Canton	N° postale	Commune politique				NE m'envoyez PAS d'infos (accrocher)
Nr	Nom, Prénom (écrire à la main et si possible en majuscules)	Date de naissance (jour/mois/année)	Adresse exacte (rue et numéro)	Signature manuscrite	Contrôle (laisser en blanc)	NE m'envoyez PAS d'infos (accrocher)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Le comité d'initiative, composé des auteurs de celle-ci désignés ci-après, est autorisé à retirer la présente initiative populaire par une décision prise à la majorité absolue de ses membres ayant encore le droit de vote:

**Cesla Amarelle**, présidente PS Vaud, Promenade J.J. Rousseau 7, 1400 Yverdon-les-Bains; **Alain Berset**, Conseiller aux Etats, Route du Centre 35, 1782 Belfaux; **Christoph Brutschin**, Conseiller d'Etat, Waldenburgerstrasse 25/2, 4052 Bâle; **Barbara Egger-Jenzer**, Conseillère d'Etat, Ländlistrasse 8a, 3047 Bremgarten; **Hildegard Fässler-Osterwalder**, Conseillère nationale, Tulpenweg 7, 9472 Grabs; **Stefan Feldmann**, président PS Zurich, Inselstrasse 32, 8610 Uster; **Martin Flügel**, président Travail.Suisse, Konradweg 1, 3012 Berne; **Marina Carobbio Guscetti**, Conseillère nationale, Via Tamporiva, 6533 Lumino; **Marco Hardmeier**, président PS Argovie, Halden 14, 5000 Aarau; **Urs Hofmann**, Conseiller d'Etat, Augustin Keller-Strasse 7, 5000 Aarau; **Beat Jans**, Grand conseil, Rheingasse 63, 4058 Bâle; **Christian Levrat**, Conseiller national, Route des Colombettes, 1628 Vuadens; **Irène Marti Anliker**, présidente PS Berne, Olivenweg 48, 3018 Berne; **Roger Nordmann**, Conseiller national, Avenue de Beaulieu 45, 1004 Lausanne; **Eric Nussbaumer**, Conseiller national, Bruggweg 1, 4402 Frenkendorf; **Paul Rechsteiner**, Conseiller national, Davidstrasse 45, 9000 St-Gall; **Rudolf Rechsteiner**, Conseiller national, Römergasse 30, 4058 Bâle; **Andreas Rickenbacher**, Conseiller d'Etat, Hubelweg 17, 2565 Jens; **Stéphane Rossini**, Conseiller national, Chemin du Tsablô, 1997 Haut Nendaz; **Simonetta Sommaruga**, Conseillère aux Etats, Jurablickstrasse 65, 3095 Spiegel b. Bern; **Doris Stump**, Conseillère nationale, Berninastrasse 4, 5430 Wettingen; **Franziska Teuscher**, Conseillère nationale, Neubrückestrasse 114, 3012 Berne; **Giorgio Tuti**, président SEV, Bündtenweg 33, 4513 Langendorf; **Christoph von Bergen**, Directeur Sputnik Engineering AG, Lohngasse 10, 2562 Port; **Marie-Thérèse Weber-Gobet**, Conseillère nationale, Venusweg 19, 3185 Schmitzen; **Cédric Wermuth**, président JS, Oberstadtstrasse 5, 5400 Baden; **Ursula Wyss**, Conseillère nationale, Rabbentalstrasse 83, 3013 Berne

**Le comité d'initiative se chargera de demander l'attestation de la qualité d'électeur des signataires ci-après.**

Le/La fonctionnaire soussigné/e certifie que les \_\_\_\_\_ (nombre) signataires de l'initiative populaire dont Sceau: les noms figurent ci-dessus ont le droit de vote en matière fédérale dans la commune susmentionnée et y exercent leurs droits politiques.

Le/La fonctionnaire compétent/e pour l'attestation (signature manuscrite et fonction officielle):

Lieu: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature Manuscrite: \_\_\_\_\_ Fonction officielle: \_\_\_\_\_

Merci de renvoyer, de suite, les feuilles de signature totalement ou partiellement remplies à : **Initiative cleantech, case postale 362, 3052 Zollikofen**. D'autres feuilles de signature, des prospectus et des argumentaires peuvent être commandés au PS Suisse, case postale, 3001 Berne ou sur le site [www.initiative-cleantech.ch](http://www.initiative-cleantech.ch) ou encore par téléphone au 031 329 69 69.

Sceau



Werner Amrein, juriste et militant SEV

## « Grâce à la VPV, j'ai des contacts avec la base »

Fils de cheminot, Werner Amrein a opté lui aussi pour le chemin de fer, non sans avoir fait quelques « excursions » dans d'autres domaines d'activité auparavant.

Lorsque Werner Amrein raconte ce qu'il fait aux CFF, cela ne laisse pas transparaître une activité très spectaculaire: la fonction exercée par le juriste au bénéfice du brevet d'avocat qui s'occupe de questions juridiques complexes, en particulier dans le domaine des achats de matériel roulant de la division voyageurs, répond à l'appellation de « Collaborateur scientifique ». Mais quel a été le parcours de Werner, avant qu'il assume cette fonction au bâtiment administratif CFF du Wylerfeld à Berne?

### Par le Rwanda au Myanmar

Au terme de ses études, Werner Amrein a travaillé au canton de Lucerne, puis au service juridique du 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF à Lausanne. C'est que Werner souhaitait absolument travailler aux CFF, l'employeur auquel son père était resté fidèle sa vie durant en tant que chef de train. Werner a grandi à Erstfeld, où travaillait son père. S'il n'a pas l'accent uranais, dit-il, « c'est parce que nous habitons et vivons dans un quartier de cheminots à Erstfeld où pratiquement personne ne parlait le dialecte local ». Après plusieurs années passées aux CFF, Werner a éprouvé le besoin de découvrir d'autres horizons. C'est ainsi

qu'il a voyagé dans plusieurs pays en crise en tant que délégué du CICR: au Rwanda, au Zimbabwe, en Colombie, en Afghanistan, au Myanmar...

« Cette activité de délégué du CICR n'est guère conciliable avec la vie de famille, à moins d'opérer à partir d'un bureau situé dans la capitale qui n'offre pas de contact avec le terrain. » Ce qui explique pourquoi Werner est finalement revenu en Suisse. En quête d'un nouvel emploi, il a dû se rendre à l'évidence. « En tant qu'ex-délégué du CICR, on n'a pas la cote », souligne-t-il. Le fait qu'il ait saisi sa chance lorsque la possibilité s'est présentée de travailler à nouveau au service juridique des CFF n'est pas étonnant au vu de son parcours. Mais beaucoup de choses avaient changé dans l'intervalle: « J'ai trouvé des CFF très différents de ceux que j'avais quittés quelques années auparavant », relève Werner Amrein. Son domaine de travail est aussi beaucoup plus pointu. Depuis qu'il travaille à nouveau aux CFF, il a nettement ressenti l'influence que la politique exerce sur l'entreprise. « Il faut travailler de manière très exacte », renchérit-il.

### La guerre ressentie de près

Il lui arrive de penser à l'activité qu'il a exercée à l'étranger. Il s'intéresse d'ailleurs encore à ce qui se passe dans les pays où il a travaillé; certaines choses résonnent dans sa mémoire: « J'ai ressentie la guerre, tout particulièrement lors de mon activité en Colombie », indique-t-il.

Pour travailler au CICR, il faut, outre les connaissances nécessaires, de la compassion pour les faibles qui souffrent de la guerre. Chez Werner Amrein, la compassion pour les défavorisés a été éveillée dès son plus jeune âge.

Pour financer ses études, Werner Amrein a travaillé en particulier à l'aéroport de Kloten. « J'étais le seul Suisse dans le team », précise-t-il non sans ajouter que son engagement politique remonte à cette époque. Son intérêt politique l'a d'ailleurs conduit à s'investir plus tard au sein du SEV. Le syndicat en a fait son représentant au con-

seil de fondation de la caisse de pensions CFF.

### Un jeu politique désolant

« Je crois qu'il est important qu'un juriste représente le SEV. La façon d'assainir la caisse de pensions CFF est pour moi une hérésie institutionnelle. » Pour Werner Amrein, le critère de la répartition des richesses est fondamental: « Il ne faut pas que l'écart se creuse, sinon le climat politique se détériore. « Lorsque les gens ont suffisamment pour vivre, ils ne se tapent pas dessus », relève-t-il en faisant référence aux expériences vécues en tant que délégué du CICR. La CP CFF proposait de bonnes prestations, mais celles-ci sont aujourd'hui inférieures à la moyenne après la cascade de détériorations survenues ces dernières années.

### Un engagement pour le SEV

L'engagement de Werner Amrein pour le SEV est sans aucun doute supérieur à la moyenne. Lorsqu'il travaillait à Lausanne, les membres de la section locale n'avaient pas hésité à élire Werner, le Suisse allemand, président de la section. Un mandat qu'il a assumé pendant trois ans: « Ce fut une bonne période », dit-il aujourd'hui.

Lorsqu'il est revenu aux CFF, il n'a pas hésité à s'investir à nouveau au SEV, cette fois au comité central de la VPV. La sous-fédération connaît une situation particulière dans la mesure où de nombreux collaborateurs qui travaillent aujourd'hui dans l'administration ferroviaire n'ont plus l'esprit cheminot, car ils proviennent d'autres horizons professionnels. Le recrutement de ces gens implique un engagement particulier. Werner Amrein s'investit: « Nous tentons de rendre la VPV visible et palpable », dit-il en substance. Il lui importe en effet de montrer de quelle manière le SEV s'engage en faveur du personnel et pourquoi il vaut la peine de devenir membre du syndicat. Werner Amrein paie de sa personne lorsqu'il s'agit de défendre la cause du SEV. « A la VPV, j'ai plutôt des contacts avec la base », indique-t-il pour expliquer son engagement. L'écart ne doit pas se creuser, dans la tête non plus.



BIO

### MILITANT DU SEV PAR EXCELLENCE

Werner Amrein est né en 1961. Fils d'un chef de train, il a grandi avec neuf frères et sœurs à Erstfeld UR – « alors que la localité était encore une communauté de cheminots en plein essor ». A la fin de sa scolarité, il a étudié le droit à Zurich, puis a obtenu le brevet d'avocat. Il a ensuite travaillé à l'administration du canton de Lucerne, à la direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF et au CICR, avant de repouvoir un poste au service juridique de la division voyageurs CFF à Berne Wylerfeld. Werner Amrein a épousé une Colombienne; il est

père d'un fils de trois ans. Le père de Werner Amrein était membre du SEV et membre actif du PS. Il tombait par conséquent sous le sens que le fils adhère lui aussi au SEV. Werner Amrein a présidé la section VPV à Lausanne pendant trois ans. Puis, il est resté fidèle au SEV en tant que « membre externe » durant son activité au CICR. Il milite maintenant au sein de la VPV bernoise. Il est membre du comité central de la VPV. Le SEV peut compter sur Werner Amrein lorsqu'il s'agit de recruter de nouveaux membres et d'atteindre les objectifs. pan.

### VPV BERNE

La VPV Berne tient son assemblée de printemps le 15 avril, à 17 h 30, à l'hôtel Bern. Le nouveau responsable de la CP CFF, Markus Hübscher, présentera un exposé après la partie statutaire. Outre les membres de la section, les invités sont les bienvenus. Faites s.v.p parvenir votre inscription d'ici au 8 avril à [maeggler@gmx.ch](mailto:maeggler@gmx.ch).