

## Santé et travail des chauffeurs de bus

Des douzaines de conducteurs se sont rencontrés lors de la journée de branche VPT bus, pour discuter de leurs conditions de travail et des stratégies pour ne pas se laisser démoraliser.

Page 9

## Ce qui rend attractifs les TP d'une ville

Lausanne a besoin de davantage de RER pour diminuer le nombre de gens qui viennent en voiture en ville. C'est ce que montre la comparaison avec Berne et Zurich, où les TP sont mieux utilisés.

Pages 10 à 12



## Marcel Ruoss

« Annoncez vraiment les problèmes au syndicat ou à la CoPe! », dit le nouveau président de la commission.

Page 20

Le SEA, Service d'enquête sur les accidents pour les trains et bateaux, est à l'œuvre depuis 10 ans

# Apprendre des accidents

Les responsables d'enquête du SEA sont là quand il arrive un accident. A l'heure des chemins de fer libéralisés, ce n'est plus l'affaire des entreprises.

Les cas peu spectaculaires sont les plus fréquents, mais lorsqu'un accident se produit, l'impact sur le public est fort. Walter Kobelt et ses hommes du Service d'enquête sur les accidents se retrouvent alors sous le feu des projecteurs. Comme l'été passé, avec le grave

accident du MGB à Fiesch. « On peut aussi tirer quelque chose de positif d'un accident, avec de bonnes recommandations de sécurité », explique Kobelt dans l'interview avec *contact.sev*.

Pages 6 et 7



Walter Kobelt examine un véhicule endommagé, à la recherche des causes de l'accident.

## ÉDITO

### ENFIN, MONSIEUR AMSTUTZ !

*C'est incroyable de voir la façon de penser du président de l'Astag, Adrian Amstutz. Le premier camionneur de Suisse a déclaré publiquement, la semaine passée, que le transport routier va augmenter massivement ces prochaines années. Ce qui signifie entre autres un besoin accru en chauffeurs, ce qui fait souci à l'intrigant conseiller national bernois. Car le métier n'est pas attractif: ce que le SEV fait remarquer depuis de nombreuses années. Cependant nos motivations ne sont pas les mêmes que celles de M. Amstutz: nous constatons une pression excessive sur les travailleurs et de mauvais salaires. Amstutz accuse au contraire les routes surchargées et une « surréglementation du métier de chauffeur ». La recette du politicien UDC est de simplifier la formation et de démanteler les prescriptions.*

*Ça ne va vraiment pas ! Dégrader encore plus la formation professionnelle est bien la logique la plus absurde qui puisse venir à l'idée. C'est exactement le contraire qui aurait du succès: revaloriser le métier, ce qui implique une formation qualifiée et ensuite, payer un salaire aux chauffeurs qui correspond à un métier respecté. Car nous le savons: les chauffeurs sur les routes sont aussi fiers que nos mécaniciennes et mécaniciens. Ils n'ont vraiment pas mérité que leur propre fédération veuille encore dégrader leur métier.*

Giorgio Tuti, président SEV

## DÉLAI POUR DÉPOSER LES PROPOSITIONS EN VUE DU CONGRÈS SEV

Le 74<sup>e</sup> congrès SEV aura lieu le mardi 24 mai à Berne.

Le délai pour déposer des propositions auprès du secrétariat central à Berne est fixé au mercredi 23 mars.

Direction SEV

8 mars: la Journée internationale de la femme fête son centenaire

## L'égalité, une affaire pas réglée

En Suisse, l'égalité fêtera plusieurs jubilés en 2011. Cela fait 40 ans cette année que le droit de vote et d'éligibilité pour les femmes au niveau fédéral a été conquis. Depuis 30 ans, l'égalité des chances est ancrée dans la Constitution et depuis 25 ans, la loi sur l'égalité des chances est en vigueur. Et il y



a 20 ans, le 14 juin 1991, les femmes avaient fait la grève, un mouvement social d'une rare ampleur que la commission féminine SEV a l'intention de commémorer, histoire de rappeler qu'en moyenne, dans notre pays, les femmes gagnent 20% de moins que les hommes.

Page 8

## EN VITESSE

## SALON DE L'AUTO

■ Lors du Salon de l'auto de Genève de cette année, les CFF mettent en marche jusqu'à 15 trains spéciaux chaque jour du 3 au 13 mars. Le voyage en train est particulièrement avantageux grâce aux billets combinés RailAway CFF incluant l'entrée au Salon et proposés avec ou sans abonnement demi-tarif. Les CFF recommandent l'utilisation des trains spéciaux.

## ZUS – BILAN

■ Le Parlement zurichois a décidé le 14 février dernier de dire « non » à la présence en continu d'agents de train le soir et la nuit dans les S-Bahn de la région zurichoise. Cela signifie la disparition des ZuS (agents de train dans les S-Bahn), qui devront tous chercher un autre emploi. Le SEV et les ZuS avaient mené maintes actions depuis le 31 août dernier : manifestations, pétitions, informations à la clientèle, etc. En vain. Arne Hegland (voir ci-dessous), secrétaire syndical, espère



maintenant que chaque collaborateur retrouvera un emploi. Deux tiers sont actuellement encore à la recherche d'une nouvelle place de travail. Arne Hegland estime que le combat n'a pas été totalement vain, puisqu'une minorité de politiciens a été convaincue de la nécessité de maintenir les ZuS. Il pense qu'on se rendra compte plus tard de l'erreur réalisée. Les CFF ont en effet beaucoup investi dans la formation de ces collaborateurs (encore jusqu'à l'automne dernier !). Et maintenant, on dit stop. Illogique économiquement, selon le secrétaire syndical SEV. La dernière action menée par les ZuS a été d'accueillir les députés zurichois lors de leur séance, le 14 février.

## Révolution(s) au Maghreb

# Les mouvements pour la démocratie ont besoin de notre solidarité

« Liberté ! », « Du pain et de l'eau ! » Les stratégies politiques ont été très étonnées de voir qu'avec de tels slogans des jeunes manifestants – et non pas ces islamistes tant évoqués par eux – ont fait vaciller des dictatures d'Afrique du Nord. Et ce n'est pas fini!

Dans les pays caractérisés par l'oppression et la corruption, il n'y avait et il n'y a toujours guère de perspectives d'avenir pour la majorité de la population. Les détenteurs du pouvoir sont les seuls à jouir des richesses économiques, alors que la pauvreté, le chômage et la pénurie de logements sont le

lot quotidien de tous les autres. Avec la fermeture toujours plus totale des frontières avec l'Union européenne, et donc la Suisse aussi, a disparu pour eux la possibilité de remédier à cette absence de perspectives. L'explosion n'était alors plus qu'une question de temps. En Tunisie, c'est en décembre dernier qu'a commencé le soulèvement populaire, qui s'est étendu ensuite rapidement à de nombreux pays arabes. Le maître depuis longtemps de la Tunisie, Ben Ali, s'est finalement enfui du pays avec sa famille. Et tout à coup, celui qui avait été un ami courtois par l'Ouest est devenu un dictateur.

## La population demande du pain et du travail

Une fois que la population eut contraint le président égyptien Mubarak à démissionner, le gouvernement militaire s'est mis à négocier

l'avenir du pays en coulisses, avec les grandes puissances. Des intérêts géostratégiques – canal de Suez, Israël – sont au premier plan ici, pas les revendications de la population qui demande du pain, du travail et des salaires qui permettent de vivre.

## Besoin d'une grande solidarité internationale

Que cela marche, comme en Tunisie ou en Egypte, ou que cela soit encore ouvert, comme en Libye, en Algérie ou dans d'autres pays arabes, partout dans cette région, la majorité de la population a amorcé un processus de démocratisation centré sur la liberté politique, la justice sociale et l'égalité. Pour renforcer ce processus, notre solidarité est nécessaire. Le SOLIFONDS est en contact avec plusieurs organisations qui luttent depuis des années pour la démocratie en Tuni-

sie. En font partie l'organisation féministe ATFD (Association Tunisienne des Femmes Démocrates), l'organisation des chômeurs

[www.solifonds.ch](http://www.solifonds.ch)  
CCP: 80-7761-7

La fondation Solifonds « Fonds de solidarité pour les luttes de libération sociale dans le tiers monde », bénéficie du soutien de l'Union syndicale suisse (USS).

UDC (Union des Diplômés Chômeurs) et des milieux syndicaux engagés, qui sont à l'origine d'une révolution tunisienne notamment portée par des centrales syndicales. Etonnés par les événements qui se sont déroulés, ils sont en train de redéfinir leur action et de développer une stratégie. Le soutien dont ces forces pourront bénéficier sera déterminant pour le processus de démocratisation en cours. Le SOLIFONDS s'en occupe. Les événements de Tunisie ont entraîné, dans de nombreuses villes d'Algérie, une vaste mobilisation de la population qui s'est heurtée à la répression violente des autorités en place. Les détenteurs du pouvoir – chefs de l'armée et gouvernement – essaient de maintenir la situation sous contrôle en réprimant les manifestations et en faisant des petites concessions. Le mouvement algérien pour la démocratie, pour sa part, ne faiblit pas; de fait il se bat depuis de longues années contre le régime en place. Mais il a aussi besoin d'une grande solidarité internationale, également à travers le SOLIFONDS, qui est en contact direct depuis longtemps avec des syndicats autonomes qui comptent parmi les acteurs les plus importants du mouvement pour la démocratisation.



Une famille cairote savoure la liberté.

Le comité SEV s'est penché sur divers scénarios quant à l'évolution du syndicat

## Le recrutement avant tout

Le SEV est capable de bien supporter les dix prochaines années, financièrement parlant. Mais pour cela, il faudra fournir de gros efforts. Tout dépendra du nombre de membres.

Le responsable des finances, Ruedi Hediger, a présenté divers scénarios devant le comité SEV, concernant les dix prochaines années. Le scénario le plus sombre ne va même pas si loin: si le SEV n'arrive pas à maintenir au moins le nombre de membres et à maintenir l'augmentation des coûts dans la même proportion que jusqu'à présent, les réserves ne suffiront pas.

L'évolution du nombre de membres est la donnée déterminante: si ce nombre reste stable ou augmente un peu, on devra certes puiser dans les réserves mais pas

dans une proportion qui puisse menacer le syndicat. Seulement c'est plus facile à dire qu'à faire. Depuis deux ans, le SEV réussit à enregistrer davantage d'entrées que de sorties du côté des membres actifs, mais le nombre de membres diminue quand même d'environ 1000 par année. La perte de membres par les décès de nos pensionnés n'arrive pas à être compensée, ce qui entraîne des manques de recettes de plus de 100 000 francs chaque année.

### Quel prix, quelle prestation ?

La diminution des recettes fait face aux besoins des membres, qui grandissent et demandent une croissance du personnel syndical. Ce qui a tout son sens. Dans les régions où se trouve un secrétariat régional, on voit un résultat très positif! C'est pourquoi on a planifié l'ouverture de nouveaux secrétariats régionaux, cela depuis un bon bout de temps.

Ruedi Hediger a également mis en évidence le fait que la cotisation de membre SEV est bien plus basse que dans les autres grands syndicats de l'Union syndicale suisse. Est-ce qu'on peut en déduire que les membres seraient prêts à payer davantage? Ruedi Hediger ne s'y hasarde pas.

### Recruter, recruter, recruter

Le secrétaire syndical Jérôme Hayoz, responsable du projet « Recruter et organiser », a présenté les actions pour cette année. Par exemple une action très intéressante pour le recrutement de membres, sur laquelle on en saura plus le 11 novembre 2011.

Les secrétaires syndicaux iroent encore davantage sur le terrain cette année, afin de pouvoir écouter au mieux les revendications des membres.

De plus, les cours pour les responsables de sections seront encore développés, car ils suscitent beaucoup d'intérêt.

### LE COMITÉ EN BREF

Le secrétaire syndical Hans Bieri a annoncé sa démission du **Conseil d'administration des CFF**. Après 12 ans passés à ce poste, il atteignait en effet la limite de durée de mandat. Le SEV, en tant que plus grand syndicat au sein des CFF, va à nouveau revendiquer ce poste; les plus petits partenaires de la communauté de négociations ont d'ores et déjà donné leur feu vert. Le comité SEV a chargé le comité directeur de présenter deux noms au Conseil fédéral pour la succession de Hans Bieri.

Le comité a également accepté le renouvellement de la **CCT des Ferrovia Lugano Ponte Tresa**. Après de nettes améliorations en 2008, le renouvellement se limite cette fois-ci à de meilleures classifications individuelles. Le personnel est d'accord avec cette solution, d'autant plus que de bonnes solutions ont été trouvées au niveau de la caisse de pension et des indemnités.

Le comité a pris congé de **Joëlle Biolley**, qui représentait la commission Jeunesse en tant que suppléante. Elle s'en va travailler à Pékin. Stefan Bruderer la remplacera au sein du comité.

Le comité SEV a décidé d'étudier quelques variantes. Et de vérifier notamment quelles sont les possibilités de développement du secrétariat et comment se repercuteraient des mesures telles que l'augmentation de la cotisation

ou l'introduction d'une cotisation selon le salaire. Le comité traitera ce point de manière approfondie lors de son séminaire d'automne.

Peter Moor/Hes

Les autorités prennent à cœur le sort des Ateliers CFF Cargo de Chiasso

## Elargir les horizons des Ateliers de Chiasso

Le SEV a demandé une rencontre avec les autorités locales afin de faire part des préoccupations du personnel des Ateliers de Chiasso et présenter des alternatives possibles, soutenues par des chercheurs du SUPSI (Université professionnelle de la Suisse italienne).

Depuis un certain temps, l'avenir du secteur wagons des Ateliers de Chiasso suscite l'inquiétude. Le personnel a chargé le SEV de constituer un front pour sauver les emplois et la structure. Début décembre, une réunion a eu lieu avec le comité Giù le mani dalle Officine, ce qui a permis d'identifier de réelles perspectives pour le maintien et la relance des Ateliers de

Chiasso. Le jeudi 17 février, le SEV, le comité et le personnel, en collaboration avec la commune de Chiasso, ont présenté leurs conclusions aux autorités du district, qui ont répondu positivement et ont manifesté un grand intérêt.

### Perspectives négatives...

Dans un court terme, l'atelier wagons pourrait être mis en difficulté pour diverses raisons (nouveaux ateliers Hupac notamment). CFF Cargo s'est déjà adapté à cette situation en diminuant le personnel actif des ateliers. Six collaborateurs ont été transféré l'été passé et trois cesseront cette activité les prochaines semaines, pour assumer d'autres charges.

### ... et des alternatives positives

Le but de la rencontre n'était cependant pas de se lamenter sur le sort des Ateliers, mais



Le personnel et les politiques, réunis pour la relance des Ateliers de Chiasso.

bien de regarder vers l'avenir. Les chercheurs du SUPSI ont mis en évidence des potentialités non négligeables. Une meilleure conjoncture et l'augmentation des exigences en matière d'entretien, conséquence de la catastrophe de Viareggio, ont déjà conduit à une augmentation significative des demandes aux

Ateliers de Bellinzona, auxquelles Chiasso pourrait contribuer, comme l'a souligné Gianni Frizzo, présent avec de nombreux collègues de Bellinzona. Une telle collaboration permettrait d'avoir une activité à haute valeur ajoutée dans tout le canton et de faire un premier pas concret vers le centre cantonal

de compétences, proposé par l'étude de la SUPSI. Une intervention de plusieurs députés, présentée ces derniers jours au gouvernement cantonal, va dans ce sens. La rencontre a donc suscité une première réaction, qui devra être suivie par d'autres.

Pietro Gianolli/Hes

## Liaisons franco-suisse : la douche écossaise

*Le chaud d'abord. L'accord signé entre SNCF et CFF, valable 12 ans, visant l'acquisition de 19 rames TGV et leur exploitation optimisée en flotte unique va apporter une densification de toutes les liaisons vers Paris (et au-delà). Les deux partenaires visent à exploiter au mieux les investissements d'infrastructures, effectués en France, par les collectivités publiques, dont la Confédération, depuis une dizaine d'années et à venir (TGV Est, TGV Rhin-Rhône et ses diverses extensions, nouvelle ligne Mâcon-Genève, Dole-Vallorbe). A relever un aspect très important : il s'agit bien d'un partenariat entre les deux opérateurs ferroviaires. Par opposition à la « concurrence » dont on voit les méfaits qu'elle peut provoquer pour les clients du rail, en Italie actuellement par exemple.*

*Le froid maintenant. Sur le plan suisse, une grosse surprise. Les CFF annoncent pouvoir disposer de suffisamment de capacité entre Lausanne et Genève pour pouvoir ajouter des tracés TGV entre Lausanne et Paris, évidemment au détriment de la liaison directe via Vallorbe qui, elle, ne souffre d'aucun problème de capacité. On a de la peine à comprendre. La Suisse et la France ont investi 50 millions en France pour améliorer les temps de parcours Lausanne-Paris via Vallorbe dès 2010. Et dès 2013/14, les CFF dévieraient la plus grande part du trafic via la ligne dite saturée Lausanne-Genève ? A noter de plus que la*

*réalisation prévue de la branche Ouest du TGV Rhin-Rhône apportera un gain supplémentaire de 20 minutes via Vallorbe. Le canton de Vaud (avec celui de Genève et le Valais) investit de plus en plus dans le réseau CFF, non seulement dans le trafic régional, mais aussi dans des avances pour l'amélioration des capacités des grands axes, dont en priorité Lausanne-Genève. Et ces mêmes CFF « puniraient » le canton en délaissant l'axe via Vallorbe, stratégique pour lui, plus court de 83 km, non saturé et encore plus rapide à l'avenir ? Et comment sera géré le prix des tracés sur les deux lignes, donc la transparence des tarifs ? Normalement, plus la ligne est chargée, plus le coût des tracés est élevé. Le canton devrait rapidement se préoccuper de la question s'il ne veut pas se faire*



*rouler. Par ailleurs, au niveau fédéral, il faudra résoudre la question de prin-*

*cipe : qui va garantir que les infrastructures payées par les citoyens-contribuables servent au mieux l'intérêt collectif ?*

*Autre aspect politique. Le raccordement de la Suisse au réseau ferré français fait l'objet*

*d'une convention entre les deux Etats, signée par les deux présidents. Elle est entrée en vigueur le 28 mars 2003. Entre autres, l'article 3 b) précise très bien les choses sous le titre « Liaison Paris-Arc jurassien ». « A court terme : amélioration de l'alimentation électrique entre Lausanne/Neuchâtel et Mouchard. Infrastructure permettant l'utilisation éventuelle de matériel roulant pendulaire. Ultérieurement : aménagements ponctuels de la ligne entre Dole et Lausanne/Neuchâtel. Amélioration du point de vue de l'exploitation et/ou de l'infrastructure des liaisons entre Paris et la Suisse via l'Arc jurassien dans le cadre de la réalisation de la branche ouest du TGV Rhin-Rhône. Articulation avec les transports régionaux. » On ne saurait être plus clair.*

*La remise en cause de la liaison via Vallorbe touche aussi le quotidien des relations transfrontalières entre la Suisse occidentale et la Franche-Comté. Beaucoup de collaborations (voir la CTJ) se sont mises en place ces dernières années, toutes directement ou indirectement liées à l'amélioration des liaisons ferroviaires, qui seront encore dynamisées par la mise en service, en décembre de cette année, de la première étape du TGV Rhin-Rhône entre Belfort et Auxon. Le financement des étapes suivantes se discute à présent maintenant, sous l'emprise d'un élément, le goulet d'étranglement de la ligne à grande vitesse à l'approche de Paris. Une certitude : ce n'est vraiment pas le moment de braquer les autorités publiques de part et d'autre de l'Arc jurassien !*

**Michel Béguelin**

### Chiffres des accidents de la route du bpa 2010

## Réduire la vitesse pour éviter les accidents

La statistique du bpa sur les victimes des accidents routiers en 2010 dresse deux constats : d'un côté, le nombre de morts et de blessés graves sur les routes suisses a une nouvelle fois régressé. Cette évolution réjouissante est le fruit de plusieurs années d'efforts. Mais de l'autre côté, la diminution du nombre d'accidents montre également l'importance des investissements futurs visant à une meilleure sécurisation du trafic routier. Malheureusement, les chiffres du bpa confirment une fois de plus

que les usagers faibles des transports risquent plus que d'autres. Contrairement à ce qui est le cas depuis quelques années pour les automobilistes et les motocyclistes, le nombre d'accidents impliquant des piétons ou des cyclistes n'est pas en régression constante. Les seniors et les enfants sont particulièrement exposés au risque d'accident.

#### Plus de sécurité à 30 km/h

Pour renforcer la sécurité des usagers faibles de la route, il faudrait réduire la vitesse au-

torisée à l'intérieur des localités de manière conséquente. 30 km/h est une vitesse maximale nettement plus sûre : les conducteurs peuvent en effet mieux superviser la situation et les risques pour les usagers faibles s'en trouvent amoindris. En cas d'accident à 30 km/h, les chances de survie d'un piéton sont d'environ 90%, à 50 km/h, elles ne sont plus que de 30%. Des zones limitées à 30 km/h sur des routes principales peuvent elles aussi considérablement contribuer à renforcer la sécurité.

Lors d'un procès retentissant, le Tribunal fédéral a fait jurisprudence l'an dernier en adoptant ce modèle comme directive orientée vers l'avenir. Les chiffres rendus publics par le bpa prouvent aujourd'hui qu'il est tout à fait fondé d'exiger une limitation à 30 km/h sur des routes principales.

#### Constructions essentielles

Des mesures de construction, comme les voies de bifurcation sécurisées pour les cyclistes, les pistes cyclables ou encore les mesures visant à

atténuer le trafic, contribuent également à renforcer la sécurité du trafic. Citons parmi d'autres mesures importantes pour baisser le nombre d'accidents les contrôles de police réguliers et les campagnes de prévention. Il ne faudrait surtout pas oublier non plus le respect mutuel. L'ATE lance un appel à tous les usagers de la route pour qu'ils se respectent réciproquement. C'est plus particulièrement valable à l'intérieur des localités où ce sont surtout les piétons et les cyclistes qui sont victimes d'accidents. *ate*

Conférence des responsables des sections romandes SEV

# Le président Giorgio Tuti remercie les Romands pour leur engagement syndical

Pour l'année 2011, les responsables des sections romandes SEV sont remontés à bloc.

Ils sont motivés plus que jamais pour défendre les droits des employés des transports publics. Un militantisme apprécié par le président Tuti.

Quelque 50 dirigeants représentant 35 sections SEV romandes ont répondu ven-

dredi 18 février à l'invitation lancée par le secrétariat régional SEV de Lausanne. Présidée par Olivier Barraud, cette séance a été marquée par les exposés de trois invités: l'avocat Jean-Michel Dolivo s'est exprimé sur le thème du mobbing; le secrétaire central de l'USS Jean-Christophe Schwaab a parlé de l'initiative pour un salaire minimum et de la protection des syndicalistes contre les licenciements; la secrétaire syndicale SEV Barbara Amsler a évoqué la journée d'action du 14 juin pour l'égalité.

Giorgio Tuti a également participé à cette journée romande. Au sujet de la protection des délégués syndicaux, le président du SEV a évoqué le cas d'un militant SEV menacé de licenciement à cause de son activité syndicale. « Je suis intervenu directement auprès du supérieur de ce collègue pour qu'il retire immédiatement sa menace de licenciement. S'il ne le faisait pas, nous aurions mené une campagne publique contre cette atteinte à nos droits syndicaux. » Plusieurs participants ont évoqué les pres-

sions qu'ils ont subies sur leur lieu de travail à cause de leur activité syndicale. « On nous reproche de ne pas être loyaux vis-à-vis de l'entreprise, a déploré Claude Gaille, président de la section ZPV Léman. Le syndicalisme de milice, c'est difficile. Le SEV et l'USS ont bien raison de se battre pour augmenter la protection des syndicalistes ! »

## Congrès en vue

Cette année aura lieu le congrès du SEV. Giorgio Tuti a invité les responsables des

sections romandes à s'y préparer et cas échéant à déposer des propositions d'ici le 23 mars. « C'est important de vous exprimer sur la conduite de notre activité syndicale. Quatre textes d'orientation vous seront soumis: politique du SEV, politique des transports, politique syndicale, politique sociale. Saisissez cette occasion pour apporter vos idées. »

## Recrutement

Giorgio Tuti a remercié les responsables des sections romandes pour le remarquable effort effectué en matière de recrutement. « Je vous remercie pour votre engagement syndical. C'est la troisième année consécutive que la Suisse romande augmente le nombre de ses membres actifs. Vous contribuez ainsi à rendre notre syndicat plus fort, donc mieux à même de défendre vos intérêts sur votre lieu de travail. » En écho aux propos du président du SEV, Jean-Claude Cochard, membre du comité de la section VPT GoldenPass, a mis en avant la nécessité « pour la classe ouvrière de retrouver une certaine solidarité face à l'individualisme ».



Giorgio Tuti s'exprimant devant les responsables des sections romandes le vendredi 18 février à Lausanne.

Alberto Cherubini

## LE MOBBIING, C'EST SOURNOIS !

Le mobbing est un abus de pouvoir qui conduit à une souffrance. Comment le combattre ? L'avocat Jean-Michel Dolivo a présenté l'arsenal juridique qui existe, se basant sur l'obligation pour l'employeur de prendre toutes les mesures nécessaires



Jean-Michel Dolivo.

pour protéger la personnalité de ses employés. Mais pour partir en guerre contre le mobbeur, il faut des preuves et c'est là que le bât blesse. Le harcèlement psychologique est généralement difficile à prouver. « Donc si vous ou vos collègues êtes victimes de mobbing, notez les faits. Ces notes seront précieuses en cas de procédure judiciaire », a prévenu M<sup>e</sup> Dolivo. Les procédures judiciaires qui aboutissent à une victoire de la victime sont plutôt rares, une action syndicale est généralement bien plus payante.

## SALAIRES MINIMUMS

Giorgio Tuti a rappelé que le SEV s'est engagé à récolter 14 500 signatures pour l'initiative de l'Union syndicale suisse (USS) demandant l'instauration d'un salaire minimum. Jean-Christophe Schwaab, secrétaire central de l'USS, a évoqué le but de l'initiative :



Jean-Christophe Schwaab.

relever les bas salaires encore trop nombreux dans notre pays en rappelant que la Suisse compte 400 000 working poor. « Grâce à la pression publique qu'entraînera la campagne pour l'initiative, nous espérons pouvoir relever un certain nombre de bas salaires. » L'initiative demande 22 francs de l'heure, cela fait un salaire mensuel de 3750 francs, il n'y a pas de quoi pavoiser, mais cela vaut mieux que les scandaleux salaires à deux mille et quelques francs.

## EN ROUTE VERS LE 14 JUIN

Cela fera 30 ans le 14 juin que la loi sur l'égalité a été votée en Suisse et 20 ans qu'a eu lieu la grève des femmes. Grève qui, le 14 juin 1991, demandait que



Barbara Amsler.

cette loi se concrétise de manière plus rapide. Et l'on se souvient qu'on fête les 40 ans du droit de vote des femmes sur le plan fédéral. Barbara Amsler, responsable du groupe femmes au SEV, a rappelé qu'il manque en Suisse 50 000 places d'accueil dans les garderies et que les salaires des

femmes sont en moyenne 20 % inférieurs à ceux des hommes. Les femmes du SEV – et les hommes – sont déterminés à investir le 14 juin prochain les gares et lieux de travail afin de sensibiliser la population et les collègues des transports publics sur la nécessité de continuer à lutter pour obtenir l'égalité des chances.



« Il y aura toujours des accidents car l'erreur est humaine. »

Walter Kobelt, chef SEA

L'ingénieur Walter Kobelt dirige le service d'enquête sur les accidents des transports publics au DETEC

# « Nos recommandations sont réalisables à moindres coûts »

Depuis 10 ans, il y a pour les compagnies de chemin de fer et de navigation en Suisse un service d'enquête sur les accidents, analogue à celui du domaine de l'aviation. Il établit des rapports avec des recommandations qui doivent contribuer à réduire le nombre d'accidents.

**contact.sev: M. Kobelt, la tâche de votre service est d'éviter les accidents. Est-ce que votre travail a bel et bien atteint cet objectif ?**

**Walter Kobelt:** Nos rapports se terminent toujours par des recommandations liées à la sécurité et celles-ci sont en général appliquées. Personnellement, j'ai l'impression que le nombre d'accidents a diminué ces dernières années.

**Vous pouvez donner des recommandations mais pas imposer des directives ?**

Nos recommandations sont envoyées à l'Office fédéral des transports et ce dernier peut leur donner un caractère obligatoire. Les entreprises doivent ensuite les appliquer mais en général, elles n'attendent pas que l'OFT rende une recommandation obligatoire.

**Mais s'il faut choisir entre la sécurité et la rentabilité... autrement dit : que peut coûter une vie humaine ?**

Je suis d'avis qu'il y aura toujours des accidents. Aucune activité humaine n'est à l'abri d'une erreur. Les moyens sont limités pour assurer la sécurité ; chaque franc ne peut être dépensé qu'une seule fois. Il serait insensé de recommander pour chaque petit accident une solution chère et compliquée car avec la même somme, il serait peut-être

## BIO

L'ingénieur sur machines **Walter Kobelt** a 59 ans. Après des études techniques à l'ETH, il a travaillé dans la technique des mesures et réglementations, branche où il a été actif durant deux ans et demi en Australie. Il est arrivé en 1984 aux CFF où il a fait une formation écourtée de mécanicien de locomotives et ensuite, il a travaillé aux ateliers principaux d'Yverdon et à la conduite des trains du troisième arrondissement en tant qu'ingénieur. En 1989, il est devenu chef des ateliers principaux de Zurich. En 2000, il a pris la direction du SEA qui venait de voir le jour. Il est marié et père de deux enfants. Ses loisirs se passent dans les airs comme dans les profondeurs : il est copropriétaire d'un petit avion qu'il pilote lui-même de temps en temps, et il fait aussi du modélisme ainsi que de la plongée.

possible de faire ailleurs quelque chose de mieux pour la sécurité.

**Le domaine de l'aviation est à l'origine de ce système. Pourquoi a-t-il été introduit si tard dans le secteur ferroviaire ?**

Le trafic aérien est international depuis toujours. Dans le domaine ferroviaire par contre, les entreprises

de chemins de fer nationaux ont eu pendant longtemps un système fermé et étaient responsables elles-mêmes de leur propre sécurité. Mais maintenant nous avons de toutes autres constellations. C'est pourquoi un service externe et indépendant a été créé.

**Vous êtes prêts à intervenir pratiquement jour et nuit. A quoi devez-vous vous attendre s'il se produit quelque chose ?**

J'ai déjà vécu des épisodes extrêmement tragiques. Le pire était certainement la fois où deux garçons, des frères, sont passés sous le train à un passage à niveau et qu'ils ont été tués. Une autre fois, j'ai dit à un cheminot qui avait eu une sacrée chance et qu'il avait certainement bénéficié d'une deuxième vie. Parfois nous pouvons travailler dans une halle confortable et bien chauffée, d'autres fois nous devons rester debout durant des heures sous la pluie.

**On entend souvent parler d'accidents spectaculaires, mais ils ne constituent qu'une minorité ?**

Oui, beaucoup d'événements n'ont rien d'extraordinaire. Nous n'allons pas toujours voir sur place. D'abord nous nous informons par téléphone de ce qui est arrivé, pour savoir si nous devons écrire un rapport à ce sujet.

**Qu'en est-il des suicides ?**

Nous sommes à chaque fois informés. Lorsque ce n'est pas clair s'il s'agit d'un accident, nous faisons une enquête.

**Vous êtes souvent en contact avec la souffrance humaine. Comment vivez-vous cela ?**

Lorsque nous intervenons, l'accident a déjà eu lieu et on ne peut pas revenir en arrière. Mais nous pouvons tirer quelque chose de po-

« Le public a le droit d'être informé. »

Walter Kobelt, directeur du SEA

sitif de l'accident si nous arrivons à formuler de bonnes recommandations afin d'éviter de futurs accidents similaires. Naturellement, cela nous touche parfois profondément, mais nous pouvons y faire face. Et nous ne sommes en général pas les premiers sur le lieu de l'accident.

**Est-ce que les cas vous sont annoncés tout de suite et correctement ?**

Les grandes entreprises se comportent de manière tout à fait correcte. Avec les petites compagnies de chemins de fer et les remontées mécaniques, il y a parfois quelques problèmes. Il peut arriver que nous apprenions par les médias que quelque chose s'est passé, et nous intervenons après coup.

**Pourquoi l'organe d'alerte est-il la Rega ?**

Le domaine de l'aviation avait déjà la Rega en tant qu'organe d'alerte et nous avons fait la même chose. Nous en sommes très contents.

**Pour les cas les plus spectaculaires, les médias vous demandent des renseignements, et vous livrez les informations rapidement. Pourquoi ?**

Le public a le droit d'être informé. Si nous ne disons rien, les médias

s'adressent à d'autres sources de renseignements, comme les « experts en chemin de fer », et c'est là que commencent les spéculations. Mais je m'abstiens cependant strictement de juger. Ce n'est pas toujours facile, mais je suis désormais bien entraîné.

**Il arrive cependant que d'autres organes vous reprochent de poser des jugements hâtifs, comme l'a fait par exemple le SEV l'été dernier après l'accident à Fiesch...**

Il peut arriver que certains médias créent des histoires totalement erronées malgré les informations précises qu'on leur a données et ensuite bien sûr, il faut s'attendre à de tels reproches. Moi aussi je m'énerve à cause de cela.

# INTERVIEW



Le gilet personnel montre clairement qu'il s'agit d'enquêteurs du SEA, leur chef Walter Kobelt le porte également.

## Les situations que vous rencontrez sont-elles en règle générale relativement claires ?

Oui, on a en général vite compris ce qui est arrivé. Mais nous ne nous contentons pas de cela et cherchons toujours plus loin.

Justement, pour ce cas à Fiesch, nous avons beaucoup entrepris malgré que la situation soit très claire, afin qu'on ne puisse pas nous reprocher de ne pas avoir suffisamment cherché. Mais à un moment

donné, le public attend une déclaration de notre part.

**Je me souviens d'un cas – une collision à Oerlikon – où le Tribunal s'est nettement distancié de votre rapport. Qu'est-ce que cela signifie pour vous ?**

C'était un cas particulier: nous avons pu définir la succession d'événements qui s'étaient produits mais pas les causes. Nous avons décrit le déroulement probable de l'accident mais nous n'avons pas pu le prouver. Mais dans ce cas aussi, notre rapport a été utilisé pour l'instruction et il a servi à établir des directives plus claires.

permet d'avoir une bonne entente. Nous sommes aussi souvent en route dans la cabine du mécanicien. Il ne s'agit pas de le surveiller mais plutôt de connaître les tronçons et d'entretenir nos connaissances de conduite. Nous devons connaître le fonctionnement!

**Mais au début, on vous prenait pour des intrus dans les compagnies ferroviaires !**

C'est vrai! Nous l'étions vraiment... Au début, les compagnies de chemin de fer avaient les pleins pouvoirs et soudain, un organe externe a surgi, qui avait le droit de fouiner partout, et même d'effectuer des saisies. Les entreprises ont dû s'y habituer.

Interview: Peter Moor

## LE SERVICE D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DES TRANSPORTS PUBLICS (SEA)

Le service a vu le jour lors de la transformation des CFF en société anonyme. Il a été alors ancré dans la loi sur les chemins de fer et est actif depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2000. Il compte trois enquêteurs à plein temps et 14 enquêteurs auxiliaires et dépend du secrétariat général du DETEC. Le SEA enquête sur des accidents avec des dommages per-

sonnels ou matériels de plus de 100 000 francs, mais également si un accident a pu être évité de justesse ou en cas de sabotage. A la fin de son enquête, le SEA rédige un rapport qui contient des recommandations. Les rapports sont publiés sur internet sur le site [www.uus.admin.ch](http://www.uus.admin.ch) Pour les jugements rendus par les tribunaux, les rapports n'ont

pas un caractère obligatoire. Les tribunaux statuent indépendamment du SEA. Chaque année, il y a en Suisse entre 60 et 70 cas examinés par le SEA. Les entreprises de transport sont tenues d'annoncer les accidents au SEA. L'organe d'alerte est la Rega qui transmet les informations à l'enquêteur de *pmo*

**Quelle est, de manière générale, votre relation avec les entreprises ?**

Je pense que nous avons de bonnes relations et les entreprises sont aussi de cet avis. Nous sommes clairement un prestataire. Nous ne sommes pas au-dessus de l'entreprise mais au même niveau. Cela nous

8 mars 2011 : la Journée internationale de la femme fête son centenaire

# 100 ans et pas une ride

La Suisse fêtera plusieurs jubilés en 2011. Cela fait 40 ans cette année que notre pays possède une réelle démocratie, avec le droit de vote et d'éligibilité également pour les femmes. Depuis 30 ans, l'égalité des chances est ancrée dans la Constitution et depuis 25 ans, la loi sur l'égalité des chances est en vigueur.

Il y a également de quoi fêter au niveau international: le 8 mars est la Journée internationale de la femme depuis maintenant 100 ans. Il s'agit donc d'une longue tradition, qui date de la période de la Première Guerre mondiale, lorsque les femmes combattaient déjà pour l'égalité et le droit de vote.

ouvrière ont été doublement exploitées, en tant que femmes d'abord mais aussi en tant qu'ouvrières à l'usine, dans des conditions inhumaines.

Selon quelques sources, la date exacte serait plutôt celle du 8 mars 1857, lorsque des ouvrières du textile ont débuté une grève à New York. La même année, plusieurs manifestations ont suivi, organisées par les ouvrières du textile et du tabac.

D'autres sources mentionnent la date déterminante du 8 mars 1908. Les ouvrières de la fabrique de textile «Cotton» à New York ont commencé une grève ce jour-là, pour demander de meilleures conditions de travail et de vie.

D'autres encore pensent que la date du 8 mars pourrait également rappeler la grande grève des ouvrières et soldates ayant eu lieu en 1917 à St-Petersbourg.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, la Journée de la femme a été officiellement interdite en Allemagne, de 1933 à 1945, puisque le mouvement socialiste prenait une part déterminante dans l'organisation de cette journée. En lieu et place de la Journée de la femme, c'est la fête des mères qui a été érigée en jour férié officiel. Cela correspondait tout à fait à la vision national-socialiste des femmes. Et c'est un événement purement commercial.

## Déclin de la Journée des femmes

En Suisse également, cette journée et les revendications des femmes sont passées peu à peu aux oubliettes, le combat féministe ayant perdu beaucoup de son dynamisme.

## Solidarité entre toutes les femmes

Le nouveau mouvement féministe a désormais fait de ce



Les revendications sont variées mais en partie encore identiques à celles du début. La lutte pour la dépénalisation de l'avortement, pour de meilleures chances de formation pour les jeunes femmes, contre la violence faite aux femmes, contre le mariage des enfants et contre la mutilation des parties génitales des femmes sont venues s'y ajouter.

En 1986, pour la 75<sup>e</sup> Journée des femmes, le slogan était le suivant: nous voulons du pain et des roses! Du pain pour illustrer des conditions de travail et des possibilités de formation meilleures et plus équitables et des roses pour que la vie professionnelle soit conciliable avec la

vie de famille, avec une participation égale des hommes dans le ménage et l'éducation des enfants. Ces revendications sont toujours actuelles!

Viviane Reding et Alice Schwarzer disaient très justement: «Si nous devons encore toujours célébrer une journée de la femme, cela signifie que nous n'avons pas encore obtenu l'égalité. L'objectif est d'obtenir l'égalité, de sorte que ce genre de journée ne soit plus nécessaire.»

Puisque nous n'avons pas encore atteint notre objectif, il faut continuer le combat. Rendez-vous pour cela le 14 juin 2011!

Barbara Amsler/Hes



«Nous demandons un salaire juste», scandaient les femmes à Berne, lors de la marche mondiale le 13 mars 2010.

La première Journée internationale de la femme a eu lieu le 19 mars 1911. C'est Clara Zetkin (1857-1933) qui en a eu l'initiative. Cette journée s'est déroulée au Danemark, en Allemagne, en Autriche, en Suisse (!), en Hongrie et aux Etats-Unis. Des millions de femmes avaient alors participé.

Son origine exacte est cependant controversée. Depuis les débuts du capitalisme, les femmes de la classe

## Revendications de jadis

Ce qui était demandé à l'époque: des lois sur la sécurité au travail, le droit de vote et d'éligibilité pour les femmes, un salaire identique pour des prestations identiques, la fixation de salaires minimaux ainsi que de meilleurs salaires, la journée de travail de 8 heures, mais aussi une amélioration des conditions d'habitation et de vie qui étaient alors intolérables.

jour un jour de solidarité féminine, entre toutes les femmes, de toutes les couches sociales et de tous bords politiques. Les revendications dépendent de la situation politique de chaque pays.

En 1975, les Nations Unies ont organisé pour la première fois la célébration du 8 mars. Dans de nombreux pays, le 8 mars est depuis lors un jour férié légal ou au moins congé pour les femmes.

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

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; [contact@sev-online.ch](mailto: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](mailto:info@sev-online.ch).

Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, case postale, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

Préresse: AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch) (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 17 mars.

Délai rédactionnel pour l'agenda et les sections: jeudi 10 mars à 8 h. Annonces: lundi 7 mars à 10 h



Journée de la branche VPT bus

# Oui à la résilience, non à la résignation !

Face aux difficultés professionnelles, un travail sur soi pour savoir rebondir est nécessaire - c'est la capacité de résilience. Mais si les problèmes au travail sont communs à un groupe et perdurent, l'action syndicale s'impose.

Lorsque Patrizia Rizzo a demandé aux quelque 40 délégués qui ont participé à la journée de la branche VPT bus qui s'est déroulée le mercredi 23 février à Olten « qu'est-ce qui vous rend le travail difficile ? » elle ne s'attendait pas à recevoir une telle avalanche de doléances. C'est qu'ils s'en ramassent les

conducteurs de bus lorsqu'ils sont au volant : agressions verbales ; densité du trafic ; difficulté à tenir l'horaire ; amplitude des journées pouvant aller jusqu'à 13 - 14 heures dans certaines entreprises. « Mon dieu, tout ça en Suisse » s'est écriée Patrizia Rizzo, docteur en philosophie, coach et conseillère pour personnel d'entreprises.

Plusieurs délégués ont quand même relevé que le travail leur procurait aussi un bon nombre de satisfactions : clients reconnaissants ; indépendance ; plaisir de travailler dans un service public. Patrizia Rizzo a précisément insisté sur le fait qu'il était bon d'effectuer un travail sur soi pour discerner ce qui va de ce qui ne va pas, savoir prendre ses distances, aug-



C'est le conducteur de bus Ernst Rufener (STI Thoune), au centre, qui a pris l'initiative d'inviter Patrizia Rizzo. A droite, Christian Fankhauser qui a présenté les résultats de l'enquête sur la pénibilité au travail des conducteurs.



Six Tessinois ont fait le déplacement d'Olten. De g. à dr. : Bruno Mencarelli, Angelo Stroppini (secrétaire syndical qui a officié comme traducteur), Fabrizio Frusetta, Calogero Conti-Nibaldi, Igor Sassi et Peter Bernet. Hormis le collègue Frusetta qui travaille pour FART-Locarno, les autres conducteurs sont employés auprès des TPL-Lugano. Deux entreprises qui, elles, ont très vite fait poser les autocollants dans les bus mettant en garde contre les agressions.

menter sa résistance au stress. Une vie équilibrée, faire du sport, ça peut aider à la résilience, cette capacité de savoir rebondir lorsqu'on se sent écrasé par un problème.

Les collègues de la VPT branche bus n'ont pas consacré toute leur journée au travail d'introspection suggéré par Patrizia Rizzo. L'activité syndicale n'a pas été oubliée. Suite à la présentation de l'état des lieux des travaux de révision de la loi sur la durée du travail (LDT) par la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger, Johan Pain a annoncé que la section VPT TL a fait une proposition pour le congrès SEV, proposition demandant que l'on inscrive dans l'ordonnance de la LDT le droit à une pause aux terminus des lignes de bus. La

durée de la pause doit correspondre au dixième du temps de parcours (1 heure de conduite = 6 minutes de pause). La résilience pour agir sur soi, l'action syndicale pour que ça profite à tout le monde. La journée de la branche VPT bus montre la voie.

Alberto Cherubini

**Le comité de la branche VPT bus est composé de: Johan Pain (tl), Gilbert D'Alessandro (tpf), Vincent Leggiero (tpg), Peter Bernet (TPL) et Ernst Rufener (STI). Le rapport d'activité 2010 de la branche VPT bus est disponible sur le site [www.sev-online.ch/aktuel](http://www.sev-online.ch/aktuel)**

## ENQUÊTE SUR LA PÉNIBILITÉ AU TRAVAIL

Christian Fankhauser a présenté les premiers résultats de l'enquête menée par la VPT branche bus pour mieux cerner les contraintes professionnelles des conducteurs. Sur les quelque 800 questionnaires remplis, plus de 80 % des conducteurs se plaignent des journées de travail qui ont une trop grande amplitude. « Là, il y aura clairement une campagne SEV à mener contre cet aménagement excessif du temps de travail », a déclaré le secrétaire syndical. Lorsqu'on sait que le patronat veut assouplir la loi sur la durée du travail, la bagarre s'annonce difficile. Non à la résignation !

# Des entreprises refusent de poser les autocollants dans les bus

Le Saint-Gallois Rolf Gantenbein, l'Argovien Erich Stocker et le Zurichois Urs Steiger se sont plaints de leurs entreprises respectives qui refusent de poser les autocollants dans les bus. Autocollants qui avisent les usagers que les auteurs d'agressions seront poursuivis d'office. Une campagne de sensibilisation lancée par le SEV et l'UTP avec le parrainage de l'OFT. Ce qui rend incompréhensible le refus des entreprises RTB, AAR bus+bahn et ZW.



Rolf Gantenbein, RTB.

Strafbare Handlungen (Beschimpfungen, Drohungen und Tätlichkeiten) gegen das Fahrpersonal werden von Amtes wegen durch die Polizei verfolgt. (Personenbestimmungsgebot Art. 59)

Una infrazione commessa nei confronti del personale di condotta verrà perseguita d'ufficio dal personale delle imprese di trasporto.

Un'infrazione dell'UTP del TPL è un'infrazione del personale del trasporto.

I reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. (In base all'art. 59 della legge sul trasporto viaggiatori)



Erich Stocker, AAR bus+bahn.



Urs Steiger, ZW.



” Les Lausannois sont davantage attachés à la voiture parce que c’est encore aisé d’y rouler en voiture et surtout parce que c’est facile d’y trouver une place de parc. “

Vincent Kaufmann, sociologue

Comment les habitants de Berne, Lausanne et Zurich utilisent les transports publics

## • A Lausanne, les voitures sont encore reines • Bernois et Zurichois plébiscitent les transports publics

*Le bureau bernois Ecoplan a effectué une étude comparative sur les habitudes en matière de mobilité dans les villes de Berne, Lausanne et Zurich. Il en ressort que les habitants des deux villes alémaniques sont nettement plus accros aux transports publics même s'ils coûtent plus cher qu'à Lausanne. Les auteurs de l'étude expliquent cette différence par la popularité de la voiture à Lausanne et par le fait que Berne et Zurich sont équipés d'un bon réseau de trams et d'un excellent maillage entre les transports publics urbains et les RER.*

Bien entendu, l'étude Ecoplan évoque d'autres raisons pour expliquer la plus forte utilisation des transports publics à Berne et Zurich par rapport à Lausanne.

Il y a ce que l'étude appelle « les aspects culturels », c'est-à-dire l'attachement plus fort des Alémaniques aux transports publics et à la protection de l'environnement.

Lausanne – malgré une majorité politique rose-verte qui règne sur la ville depuis deux décennies – laisse encore une place trop belle à la voiture.

### Des données de 2005

A la demande du Département des infrastructures du canton de Vaud, les auteurs de l'étude Ecoplan ont tenté de répondre à ces deux ques-

tions : quelles sont les différences des coûts de mobilité d'une personne moyenne dans les villes de Lausanne, Berne et Zurich ? Et à quelles conditions vaut-il la peine d'augmenter le prix des abonnements de transports publics pour en augmenter la qualité, et ainsi la part modale, dans le but final de diminuer la facture mobilité des habitants ? Le micro-recensement transports 2005 a servi de base de données. Tous les résultats montrent la situation telle qu'elle était en 2005, et donc les habitudes de mobilité à Lausanne avant la mise en service du métro M2 Ouchy-Epalinges-Croisettes. Depuis l'inauguration de cette nouvelle ligne de métro en 2008, l'utilisation des Transports publics de la région lausannoise (tl) a, par exemple, augmenté de 16% en 2009.

**A Lausanne, on dénombre beaucoup de voitures et peu d'abonnements de transports publics**

L'étude Ecoplan a comparé les trois villes entre elles, tant au niveau de la structure que concernant les aspects divers des coûts de la mobilité (possession de voiture, d'abonnements de transports publics et kilomètres parcourus quoti-

### PLUS ON FRÉQUENTE LES TRANSPORTS PUBLICS, MOINS LE COÛT DE LA MOBILITÉ EST ÉLEVÉ

Lundi 14 février, à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), le conseiller d'Etat François Marthaler avait invité divers acteurs des transports publics pour qu'ils prennent connaissance de l'étude : « Coûts de la mobilité dans les villes ».

Le magistrat vaudois a commandé cette étude au bureau bernois Ecoplan dans le but de « connaître les raisons qui font qu'à Berne et à Zurich, on utilise davantage les transports publics qu'à Lausanne ; et pour savoir quelles sont les incidences du coût des transports publics sur le budget des ménages ». Felix Walter, rattaché au bureau d'Ecoplan, a été l'un des auteurs de l'étude. Après en avoir présenté et commenté les résultats, il a répondu dans ses conclusions aux deux interrogations posées par François Marthaler. « Les habitants des deux villes alémaniques utilisent de manière sensiblement plus fréquente les transports publics parce que les gens préfèrent les trams aux bus (Berne et Zurich sont dotés

d'un réseau de trams, mais pas Lausanne) et parce qu'à Berne et Zurich la synergie entre les transports publics urbains et le RER est nettement plus forte qu'à Lausanne. Et à cause de leur préférence pour la voiture, le prix global de la mobilité – voiture et transports publics – est plus élevé pour les Lausannois. Mais si ces mêmes Lausannois devaient payer plus cher leurs titres de transport, ils bénéficieraient de dessertes plus performantes, rouleraient moins en voiture et, en fin de compte, leur mobilité globale leur coûterait moins cher. » Autrement dit, plus on paie et fréquente les transports publics, moins la mobilité coûte cher. Felix Walter a par ailleurs souligné le fait que le taux de couverture des transports publics (financement par les titres de transport des clients) est de seulement 32,5% à Lausanne (tl), tandis qu'à Berne (BernMobil) il s'élève à 60,4% et à Zurich (ZVV) à 48,3%. Le directeur des tl Michel Joye n'est pas convaincu que les habitants de

Lausanne soient prêts à payer davantage pour les transports publics. « Les gens tolèrent mieux une hausse de leur loyer qu'une hausse du prix du billet de bus. » Michel Joye rappelle que l'étude ne tient pas compte – puisqu'elle a été réalisée avec des chiffres 2005 – de la mise en service du métro M2 qui a provoqué en 2009 une augmentation de la fréquentation des tl de 16%. Pour le sociologue Vincent Kaufmann, « les Lausannois sont davantage attachés à la voiture parce que c'est une ville où il est encore aisé de rouler et surtout parce que c'est facile d'y trouver une place de parc. Dans ce domaine, il y a de solides inerties », déplore le sociologue. Pour François Marthaler, le seul élément légal sur lequel on pourrait s'appuyer pour contraindre les Lausannois à diminuer l'usage de la voiture, « c'est de prendre des mesures contre la pollution afin de respecter l'application de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) ».

Alberto Cherubini

# DOSSIER



Ce n'est pas le coût qui détermine la fréquentation des transports publics, mais la qualité et la quantité de l'offre.

diennement). La nette préférence pour le trafic individuel motorisé en Suisse romande ressort particulièrement dans cette étude. Par contre, la part des Lausannois possédant un abonnement général (AG) ou un autre abonnement de transports publics est nettement plus basse.

**La mobilité est moins chère à Berne et Zurich**  
Avec 59 centimes en moyenne par kilomètre parcouru (voiture + transports publics), les coûts de mobilité sont nettement plus élevés pour un Lausannois que pour les habitants de Berne (46 cts) et de Zurich (45 cts).

**A Lausanne, la voiture est reine**  
En premier lieu, c'est la popularité de la voiture en tant que moyen de transport qui est responsable des coûts de mobilité élevés. Malgré le prix du kilomètre en voiture (76 centimes) nettement plus cher que les transports publics (26 centimes à Lausanne), la voiture est le moyen de transport le plus utilisé à Lausanne. Dans la capitale vaudoise, tant le taux de motorisation que la proportion de kilomètres parcourus quotidiennement en voiture sont supérieurs aux valeurs de la population des deux villes suisses alémaniques. A Lausanne, 65% des déplacements sont parcourus en voiture et seulement 35% en transports publics. A Berne et à Zurich, les parts en

voiture sont plus basses avec 45%, respectivement 41%. Il n'est donc pas étonnant que

**“ L'écart du nombre de liaisons RER par jour entre la ville romande et les deux villes alémaniques est vertigineux. En 2005, on enregistrait à Lausanne 176 liaisons RER par jour, tandis qu'à Zurich on en dénombrait 1050 et 750 à Berne. “**

qu'à Lausanne, les coûts pour un abonnement de transports publics ainsi que pour un billet individuel sont plus bas en comparaison des autres villes. L'utilisation des transports publics à Lausanne est donc plus avantageuse qu'à Berne et Zurich, pour un kilométrage comparable. Ni le réseau, ni les coûts ne peuvent donc expliquer la popularité moindre des transports publics à Lausanne.

**... mais de quantité et de qualité d'offre différentes**

La faible utilisation des transports publics à Lausanne doit donc avoir d'autres raisons, Ecoplan affirme qu'en plus de la qualité du réseau, d'au-

(suite en page 12)

	BERNE	LAUSANNE	ZURICH
Prix d'une course simple en transports publics (tp)	CHF 3.80 (BernMobil)	CHF 3.- (tl)	CHF 4.- (ZVV)
Part population avec abonnements tp	75,8%	48,2%	72,7%
Coût moyen annuel pour utilisation tp par habitant	CHF 1255.-	CHF 697.-	CHF 1331.-
Coût moyen de la mobilité par km (voiture + tp)	46 centimes	59 centimes	45 centimes

*Chiffres 2005*

(suite de la page 11)

tres facteurs influencent la qualité de l'offre de transports publics, parmi lesquels, entre autres, la ponctualité, des temps de correspondance courts, des liaisons directes (pas de longs détours), et également l'état du matériel roulant. Bref, la quantité et la qualité de l'offre jouent un rôle déterminant. Le genre de matériel roulant est également significatif: de par sa plus grande stabilité, son confort et sa capacité en places, le tram est plus populaire auprès des usagers que le bus.

**Lausanne n'a pas de tram et peu de RER**

Si Lausanne n'est pas plus mal desservie que Berne et Zurich, l'offre en transports publics présente cependant deux différences importantes: Lausanne n'a pas de tram et le RER y est mal développé. L'écart du nombre de liaisons RER par jour entre la ville romande et les deux villes alémaniques est vertigineux. En 2005, on enregistrait à Lausanne 176 départs RER par jour, tandis qu'à Zurich on en dénombrait environ 1050 et à Berne environ 750. Or, les RER sont conçus pour offrir des liaisons rapides avec les communes de l'agglomération. Si les RER sont absents ou insuffisamment développés, on utilisera donc une voiture pour les trajets vers les communes de l'agglomération, parce que les liaisons en bus – ou tram,

s'il y en a un – ne représentent guère une alternative, en raison de la durée des trajets. Si, pour les trajets vers les communes voisines, le RER est une alternative à la voiture, le tram est davantage une alternative au bus pour les trajets urbains. Comme mentionné plus haut, les usagers préfèrent le tram au bus, notamment pour son confort. Il devrait donc générer une plus grande demande. A noter encore d'autres avantages au tram: tracé en site propre (qui évite les bouchons) et aisément identifiable, mieux compris des usagers.

**Mobilité moins chère... à condition d'augmenter le prix des tickets!**

L'étude comparative Ecoplan conclut qu'à Lausanne un développement des infrastructures pour aménager des lignes de trams et densifier le réseau RER permettrait de diminuer l'utilisation de la voiture en faveur des transports publics. Conséquence: les coûts de la mobilité (voiture + transports publics) dans la capitale vaudoise baisseraient parce que les Lausannois auraient moins recours à la voiture, un moyen de déplacement onéreux et qui le sera de plus en plus à cause notamment de l'augmentation du prix du pétrole. Il ne reste plus qu'à savoir si les Vaudois sont prêts à payer pour faire baisser le coût de leur mobilité.

AC

	BERNE	LAUSANNE	ZURICH
Superficie	5159 ha	4133 ha	8790 ha
Habitants	122 925	122 284	365 132
Nombre de voitures pour 1000 ménages	642	804	688
% des déplacements effectués en transports publics	55 %	35 %	59 %

*Chiffres 2005*



Deux nouvelles lignes de tram ont été inaugurées à Berne le 12 décembre 2010. Le tram est plus populaire auprès des usagers que le bus.



L'étude se base sur des statistiques 2005, donc d'avant le M2, qui a provoqué une augmentation de 16% de la fréquentation des tl.



Le succès des transports publics dépend aussi comme à Zurich d'un bon maillage entre tous les modes de transport.

**COUP DE GRIFFE**

**Vaut mieux recourir aux recettes fiscales plutôt qu'augmenter le prix des billets**

Le 14 février, Olivier Barraud a participé à la présentation de l'étude Ecoplan. Il n'en est pas sorti subjugué.

**Es-tu surpris par cette différence d'utilisation des transports publics entre Lausanne et les deux villes alémaniques ?**

Nous connaissons très bien le talon d'Achille des transports publics en Suisse romande. Le réseau RER est beaucoup trop pauvre avec des cadences trop faibles qui ne permettent pas d'alimenter efficacement les transports publics urbains et des agglomérations.

**Que retiens-tu de cette étude ?**

Que le conseiller d'Etat Marthaler recherche des ressources financières. Il songe à augmenter les tarifs des transports. L'étude Ecoplan apporte manifestement de l'eau à son moulin.

**Partages-tu cet avis ?**

Pour que la mobilité des Lausannois coûte moins cher, cela implique qu'ils renoncent à leur voiture. C'est pas gagné! Et pour financer de nouvelles infrastructures de transports publics et un nouveau matériel roulant, je suis d'avis qu'il faut recourir aux recettes fiscales et non augmenter le prix des billets. Surtout dans un canton de Vaud qui vient d'enregistrer un milliard de bénéfices.

**Sinon...**

L'étude Ecoplan perd de sa pertinence en se basant sur des chiffres de 2005. Dès l'inauguration du métro M2, les Transports publics lausannois ont littéralement explosé.

*Propos recueillis par Alberto Cherubini*

## Sous-fédération VPT

**Judi  
21 avril**  
Sântis

■ **Journée  
de la branche VPT  
Touristique**

Thème principal: «Pourquoi  
des salaires minimaux?»

En marge de cette journée, nous aurons l'occasion de visiter l'entreprise avec des informations sur le téléphérique du Sântis. Les personnes intéressées sont priées de réserver cette date aujourd'hui déjà. L'invitation avec les données précises sera envoyée ultérieurement.

*VPT Touristique*

## Sections

**Mardi  
15 mars**  
19 h 30  
Echallens  
Salle  
polyvalente  
du LEB

■ **VPT LEB**  
Assemblée générale  
de printemps

L'ordre du jour sera affiché dans les locaux. Les retraités sont comme toujours les bienvenus. Une collation suivra l'assemblée.

*Le comité*

**Samedi  
19 mars**  
10 h 45  
Neuchâtel  
Gare CFF  
Salle  
au-dessus du  
quai 1

■ **Travaux Arc jurassien**  
Assemblée générale

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service.

*Le secrétaire:  
Daniel Hauri*

**Judi  
7 avril**  
Nidau  
Salle de la  
«Geno»  
Genossenschaftsstr. 18

■ **ZPV Biel-Bienne**  
Assemblée générale

Les tractanda sont affichés dans les locaux, envoyés aux actifs via mail et disponibles sur le site: <http://ZPVBielBienne.ch>. Le comité vous invite à venir nombreux donner votre avis et boire le verre de l'amitié.

*Au nom du comité: Denis Babey*

**Judi  
7 avril**  
17 h 30  
Berne  
Kongresszentrum  
Allresto  
Effingerstrasse 20

■ **VPV Berne**  
Assemblée générale

Michael Reiterer, ambassadeur de l'UE en Suisse, s'exprimera sur «La politique des transports, le service public et la libre circulation des personnes du point de vue de l'Union européenne». Un débat sur ces thèmes est prévu avec le public. Nous vous prions de réserver cette date. Inscription par mail auprès de [roland.schwager@vpv-online.ch](mailto:roland.schwager@vpv-online.ch)

*Le comité*

## Pensionnés

**Mardi  
29 mars**  
14 h 15  
Fribourg  
Hôtel NH

■ **PV Fribourg**  
Assemblée générale

L'annonce du printemps nous incite à vous convier à une agréable rencontre, celle de notre assemblée générale qui aura lieu le mardi 29 mars 2011 à 14 h 15 à l'hôtel NH, Grand-Places 14 à Fribourg. Selon l'ordre du jour que vous avez reçu, nos divers rapporteurs vous donneront un aperçu de la vie de notre section et nous aurons le grand plaisir de recevoir notre président SEV, M. Giorgio Tuti. Ne manquez pas l'occasion de pouvoir dialoguer avec le principal responsable de notre syndicat. Les épouses et amies de nos membres sont cordialement invitées et nous vous attendons nombreux à cette assemblée.

*M. Kolly, secrétaire*

## Pensionnés

**Judi  
10 mars**  
10 h 30  
Martigny  
Salle  
communale  
Rue des  
Petits-  
Epineys

■ **PV Valais**  
Invitation à notre  
Assemblée générale 2011

Cette assemblée générale se déroulera le jeudi 10 mars 2011, dans la Salle communale, rue des Petits-Epineys, à Martigny à 10h30. Ouverture de la caisse dès 10h pour l'encaissement de la participation de 20 francs par personne pour le repas de midi. Afin de faciliter la tâche du traiteur et de nous éviter des frais inutiles, l'inscription au moyen du talon d'annonce pour le repas de midi est obligatoire. Après l'assemblée, l'apéritif sera offert par la caisse de la section, suivra le repas de midi en commun. On atteint la Salle communale via la place Centrale en 15 minutes à pied dès la gare de Martigny. Avec le bus local (AG et CJ valables) pour Martigny-Croix, départ de la gare à 9 h 53 ou 10 h 23, arrivée à la place Centrale à 9 h 55 ou 10 h 25, puis 3 minutes à pied. Un membre du comité se trouvera à la gare et vous accompagnera. A part les points de l'ordre du jour traditionnels, il y a l'élection d'un membre suppléant dans la commission de gestion du Haut-Valais, ainsi que l'introduction éventuelle du prix de l'agenda SEV dans les cotisations mensuelles. Après le repas, nous rendrons **hommage aux membres jubilaires** nés en 1931. Ces derniers ont été invités personnellement par le président. Nos invités seront: le collègue Bernard Demierre, vice-président central SEV-PV, ainsi que le collègue Patrick Rouvinez, qui assurera la traduction simultanée français/allemand et nous fera un petit exposé.

*Au nom du comité:  
Frédry Imhof*

Comme toujours, vos compagnes ou vos compagnons sont cordialement bienvenus(e)s. Le comité espère une belle participation.

**Mardi  
15 mars**  
14 h 30  
Genève  
Université  
ouvrière

■ **PV Genève**  
Assemblée générale

Le Salon aura fermé ses portes et nous vous ouvrirons celles de l'UOG. Ordre du jour statutaire, élection d'un délégué au Congrès SEV et le capitaine Nicolas Schumacher du SIS vous parlera du rôle des pompiers et de la prévention! Vous recevrez également les plus récentes informations sur les FVP et la Caisse de pension des CFF. Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux.

*Le comité*

**Mercredi  
23 mars**  
14 h  
Glovelier  
Café-  
Restaurant  
de la Poste

■ **PV Jura**  
Assemblée des membres

Le comité se fait un plaisir de vous inviter à l'assemblée des membres qui aura lieu le mercredi 23 mars à 14 h au Café-Restaurant de la Poste à Glovelier. Ordre du jour statutaire. Invité: le collègue Michel Béguelin. Collation offerte. Le comité vous attend nombreux.

*Le secrétaire: Oscar Schaub*

**Judi  
24 mars**  
14 h  
Bienne  
Restaurant  
Romand

■ **PV Biel-Bienne**  
Assemblée des membres

Après la correspondance reçue au début de février, nous vous attendons nombreux à l'assemblée des membres du jeudi 24 mars au Restaurant Romand à Bienne. En plus de l'ordre du jour statutaire, un nouveau président sera élu. Notre invité du jour sera le président central PV Ricardo Loretan. Il nous parlera des désirs importants de notre syndicat. Cette invitation s'adresse à toutes et tous, anciens et nouveaux pensionnés.

*Le comité*

## ■ Sous-fédération SBV

**Avec le recrutement, tout le monde est gagnant !**

Les membres du SEV sont soutenus, représentés et ont leur mot à dire !

Tout effort en matière de recrutement mérite une récompense. C'est la raison pour laquelle la sous-fédération SBV lance entre mars et novembre 2011 un concours spécial ouvert aux recruteurs. Le membre SEV qui recrute le plus de membres SBV gagnera un week-end pour deux personnes. Il y a également d'autres prix intéressants à gagner (lire encadré ci-contre). Le recrutement contribue à rendre ton syndicat plus fort ! Et un syndicat doté d'une force de frappe plus grande, c'est utile non seulement pour défendre tes conditions de travail, mais aussi pour améliorer la politique sociale dans notre pays.

Participe à ce concours et parles-en autour de toi ! N'oublie pas que le SEV est le partenaire de tous les employés des transports publics, plus particulièrement le partenaire social des CFF.

Pour plus d'informations, visite le site [www.sbv.online.ch](http://www.sbv.online.ch) ou téléphone au 031 357 57 05.

Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV



Gilberte Imboden, chargée du recrutement au sein de la sous-fédération SBV, en pleine activité dans la région zurichoise.

## ■ Comité central TS

**Un orateur de marque pour l'AD**

Le président central Werner Schwarzer a informé les 15 membres du comité central (CC), lors de la première séance du 18 février 2011 à Olten, qu'un invité de marque nous fera l'honneur de sa présence en mai lors de la prochaine assemblée des délégués. En effet, pour notre assemblée des délégués (AD) qui se déroulera sous le mot d'ordre « Chemins de fer fédéraux dans un environnement libéralisé », nous pourrions compter sur la présence de l'ancien chef de la division Voyageurs des CFF, Paul Blumenthal, qui est membre du Conseil d'administration de la ÖBB-Holding SA et chef du groupe externe « Organisation de la structure ferroviaire » créé par le Conseil fédéral. Il s'occupe de ce sujet d'actualité à la ÖBB.

**Elections complémentaires**

Les collègues Walter Schneider (Cargo) et Georges Debons (Voyageurs) ont démissionné des organes de la CCT. Les collègues Gjon Kqira (Cargo) et Willi Wenger ont présenté leur candidature. Les membres du CC élisent ces collègues à l'unani-

mité et remercient les collègues sortants pour les services accomplis. Ils souhaitent aux nouveaux élus beaucoup de force et plein succès dans leurs nouvelles tâches.

**Charte SEV**

Le CC se penche intensivement sur les documents mis en consultation concernant la nouvelle charte SEV. Lors d'une discussion animée, la charte est examinée point par point. Par leur acceptation, les membres du CC montrent qu'ils soutiennent la charte et qu'ils espèrent qu'elle soit bien appliquée à l'avenir.

**Collaboration Bau & TS**

Comme déjà expliqué en automne 2010 dans un rapport de presse, lors de la première séance du CC des sous-fédérations Bau & TS en 2011, qui se déroulent à la même date, il est voté sur la mise sur pied d'un groupe de travail. Les tâches de ce groupe de travail sont de définir les étapes à venir et d'éclaircir ou de souligner certains points. Les deux fédérations ont accepté la mise sur pied de ce groupe de travail. TS

## ■ Quilles

**Premier championnat annuel au centre sportif de Rössli à Heimberg**

Après les rénovations du centre Rössli à Heimberg (Oberland bernois), notre club de quilles a pu profiter des nouvelles installations pour son premier championnat des cheminots.

Les 11 jours durant lesquels les participants ont pu jouer ont vu un total de 204 participants défilé. 124 d'entre eux ont également participé au programme « sport » sur les deux pistes les plus difficiles. On doit cette très haute fréquentation en bonne partie à Ueli Stucki, le propriétaire des lieux. Il avait écrit à toutes les sections de l'Oberland, en les avertissant également du championnat suisse qui aura lieu en 2011 et nous a amené ainsi 37 invités.

Le fait que les joueurs de quilles puissent être partagés entre trois catégories d'invités depuis cette année, a éga-

lement aidé puisque les chances de succès pour les individuels ont ainsi augmenté. Un peu de mélancolie toutefois par rapport à la réduction à trois catégories « championnat », décidée par l'assemblée des délégués.

Je me réjouis du succès de la manifestation et de la bonne camaraderie qui y a régné et je remercie tous les participants au nom de la famille Stucki et du KK Thurnsee.

Evelyne Götschmann

**LE RECRUTEMENT EST TOUJOURS GAGNANT**

**Toute personne syndiquée au SEV est soutenue, représentée et a son mot à dire !**

Les personnes qui réussissent à recruter le plus grand nombre de nouveaux membres SBV (au moins deux membres) gagnent :

**1<sup>er</sup> prix :**

Un week-end pour deux personnes soit au Parkhotel Brenscino à Brissago (TI), soit à l'Hôtel Floralpina à Vitznau, au bord du lac des Quatre-Cantons (à choix).

**2<sup>e</sup> prix :**

Un repas pour deux personnes dans un bon restaurant dans la région de votre choix.

**3<sup>e</sup> au 5<sup>e</sup> prix :**

Un chèque Reka de 100 francs

**Du 6<sup>e</sup> au 10<sup>e</sup> prix :**

Prix de consolation

*Sont exclues du concours : Gilberte Imboden, responsable recrutement et Elisabeth Jacchini, présidente centrale.*

Durée du concours : du 1<sup>er</sup> mars 2011 au 30 novembre 2011.

Annnonce des résultats en décembre 2011.

**SBV** Unterverband des Betriebs- und Verkaufspersonals  
Sous-fédération du personnel de l'exploitation et de la vente  
Sotifederazione del personale d'esercizio e di vendita

**SEV**

**CLASSEMENT****« Championnat »  
(204 participants) :**

SESKV 1: 1. Bärtschi Fritz 789, 2. Müller Heinz 788, 3. Schneider Bernhard 787, Limite 746.  
SESKV 2: 1. Summermatter Viktor 767, 2. Spätig Wolfgang 760, 3. Krebs Werner 757, Limite 706.  
SESKV 3: 1. Lüscher Heinz 718, 2. Fischer Edgar 710, 3. Bula Irène 707, Limite 663 Holz.  
Invités 1: 1. Schmid Andreas 809, Limite 767.  
Invités 2: 1. Rosser Claudia 760, Limite 755.  
Invités 3: 1. Gerber Cornelia 765, Limite 751.

**« Sport » (124 participants) :**

SESKV 1: 1. Hauswirth Ernst 603, 2. Weibel Alois 598, 3. Blum Gerhard 594, Limite 562.  
SESKV 2: 1. Bütler Josef 586, 2. Summermatter Viktor 570, 3. Lüchinger Walter 555, Limite 525.  
SESKV 3: 1. Fischer Edgar 583, 2. Krättli Karl 529, 3. Theiler Bruno 520, Limite 503.  
Invités 1: 1. Soltermann Jürg 623, Limite 589.  
Invités 2: 1. Wyss Ernst 569, Limite 542.  
Invités 3: 1. Gerber Cornelia 600, Limite 504.

Lausanne : assemblée de la section VPT tl

## ATT, un système à se taper la tête contre les murs

Lundi soir 21 février a eu lieu à la Maison du Peuple à Lausanne l'assemblée générale de la section VPT tl. L'assemblée a commencé à rouler de manière douce et décontractée, le président Johan Pain signalant que la prochaine assemblée générale statutaire aura lieu le lundi 28 mars. On a aussi parlé du Noël des enfants, bref ça roulait père peinar sur la grande mare des canards,

les copains d'abord, les copains d'abord. Et puis tout d'un coup, une puissante accélération. L'assemblée s'est engagée à vive allure sur la route sinueuse et escarpée de l'ATT (Aménagement du temps de travail). Tous les trois mois environ, les conducteurs des Transports publics de la région lausannoise

(tl) peuvent choisir leur temps de travail. Habituellement, le système fait la part belle aux anciens qui s'occroient les tours de service qui les arrangent le mieux, et il reste des miettes pour les nouveaux conducteurs. Mais de temps en temps les responsables de ce système changent les règles pour X raisons et « ce sont les vieux qui casquent ». Plusieurs conducteurs présents lors de cette assemblée ont demandé aux responsables de la section et aux membres de la commission d'entreprise de mieux étudier les nouvelles règles avant de les valider. Une commission d'arbitrage se réunit ce jeudi 3 mars pour régler les différends, mais la tâche paraît ardue.

En fin d'assemblée, le président Johan Pain a livré la feuille de route sur laquelle va prochainement rouler la section, soit les élections de la commission du personnel. La section VPT tl a décidé de s'engager à fond dans ces élections. AC



Le comité de la section VPT tl se concerte avant l'assemblée.

Genève, les élections communales auront lieu le 13 mars

## Trois candidats SEV se présentent aux élections communales genevoises

Les candidatures de Rémy Burri, Joseph Camuglia et François Sottas ont été signalées à la rédaction de *contact.sev*. C'est avec plaisir que nous vous présentons ces trois ardents défenseurs des transports publics.

### Rémy Burri

Candidat au Conseil municipal de la ville de Genève sur la liste No 4 PLR Les Libéraux-Radicaux.

Né le 11 octobre 1962, Rémy Burri est dès le 1<sup>er</sup> janvier de cette année le responsable



Rémy Burri.

d'unireso, la communauté tarifaire genevoise. Venant de Moutier, il a commencé à travailler comme conducteur de bus aux TPG en 1985. Il a rapidement gravi les échelons pour quitter l'entreprise fin 2010 alors qu'il occupait

Cette année et l'année prochaine, plusieurs élections politiques auront lieu en Suisse romande tant au niveau communal que cantonal, sans oublier les fédérales de cet automne. La rédaction de *contact.sev* présente volontiers dans les colonnes du journal les membres du SEV qui se présentent, pour autant que les candidates et candidats s'annoncent auprès de la rédaction.

le poste de responsable commercial. Ce self-made man a été élu au Conseil municipal de la Ville de Genève en 2007. Il est le chef du groupe Radical. Préférant « convaincre plutôt que contraindre », il se présente pour une deuxième législature avec comme objectif – évidemment – de promouvoir les transports publics, mais aussi lutter pour des aménagements urbains qui ne nuisent pas à l'exploitation efficiente des TPG.

Marié, père de deux filles et grand-père d'une petite-fille, Rémy Burri apprécie bricoler et lire durant ses loisirs. Il est membre SEV depuis 2001.

### François Sottas

Candidat au Conseil municipal de la ville de Genève sur la liste Ensemble à Gauche.

Né le 27 juin 1959, François Sottas travaille comme conducteur aux TPG depuis 1988. Il a déjà siégé au sein du Conseil municipal de la ville de Genève de 1991 à 2007. Il se représente pour « défendre mes convictions en matière de transport et d'urbanisme, mais aussi sociales et politiques ». Il se bat pour que les trams et les bus puissent circuler sur des sites propres. Pour François Sottas, c'est indispensable que les principales infrastructures irradient tous les quartiers de la ville. François Sottas a présidé l'ancienne section VPT TPG Exploitation. Il est membre du conseil d'administration des TPG élu par ses



François Sottas.

collègues de travail.

Père d'un fils qui s'est lancé dans des études de cinéma, François Sottas a pris le goût durant ses loisirs de découvrir les villes européennes avec sa compagne. Il est membre SEV depuis 1989.

### Joseph Camuglia

Candidat au Conseil municipal de la ville de Thônex sur la liste du Parti socialiste.

Né le 14 août 1964, Joseph Camuglia travaille com-



Joseph Camuglia.

me conducteur aux TPG depuis 1991. C'est la première fois que Joseph Camuglia se présente à des élections politiques. Il le fait parce qu'il a envie que sa ville de Thônex « où il fait bon vivre » investisse davantage dans la culture, « je suis pour une culture plus proche des jeunes ». La commune de Thônex compte cinq passages routiers qui relient la Suisse à la France. « Cela crée quelques soucis en matière de sécurité. Ce n'est pas avec des caméras que nous allons sauver des vies. Je préfère une bonne police municipale de proximité. » Joseph Camuglia est vice-président de la section VPT TPG. A Thônex, il est volontaire aux sapeurs-pompiers et représentant des parents d'élèves au cycle d'orientation.

Joseph Camuglia pratique la boxe chinoise et il est tifo-so de son fils qui s'est mis à la compétition de judo. Il est membre SEV depuis 1991.

Alberto Cherubini



Filiale de Lausanne  
Rue St-Martin 36  
1005 LAUSANNE  
☎ 021 / 321'42'42

## Déclarations d'impôt

**Vous pouvez, dès maintenant,  
nous appeler afin de prendre un rendez-vous  
pour remplir votre déclaration d'impôt.**

### Canton de Fribourg

Fribourg : les 4, 5, 11 et 12 mars 2011

☎ 021 / 321'42'42 sur rendez-vous uniquement

### Cantons du Jura, Berne (Jura Bernois) et Neuchâtel

☎ 079 / 603'72'25 sur rendez-vous uniquement

### Canton du Valais

☎ 079 / 680'76'68 sur rendez-vous uniquement

### Canton de Genève

Les 9, 16, 23 et 30 mars 2011  
Le 4 avril 2011

☎ 079 / 680'76'68 sur rendez-vous uniquement

### Canton de Vaud (Filiale de Lausanne)

Déclarations VD ainsi que tous les cantons CH  
Dès le 28 février 2011

☎ 021 / 321'42'42 sur rendez-vous uniquement

## DÉCÈS

**Léon Berdat**, chef de manœuvre pensionné, Courroux, décédé le 12 février dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

**Albert Dutoit**, menuisier et timonier-pilote en navigation. Membre de la section VPT Lac Léman depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1977.

**Willy Duvoisin**, secrétaire pensionné, Yverdon-les-Bains, décédé le 26 janvier dans sa 74<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Marcel Gautier**, menuisier et capitaine en navigation, membre de la section VPT Lac Léman depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1962.

**Edgar Jeanmonod**, décédé le 30 janvier dans sa 92<sup>e</sup> année. Membre VPT TL LO.

**Verena Kunz**, veuve de Walter, Pieterlen, décédée le 15 février dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Biel-Bienne.

**Georgette Kissling**, veuve d'Ernest, Payerne, décédée le 13 février dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Alfred Stoudemann**, décédé le 8 février dans sa 87<sup>e</sup> année. Membre VPT TL LO.

**Georges Vuagniaux**, ouvrier spécialiste retraité, Yvonand, décédé le 10 février dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Yvonne Walther**, veuve de Marcel, St-Imier, décédée le 5 février dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

## RENOUVELLEMENT DE LA COLLABORATION AVEC LA CPT ET L'ASSOCIATION DES DROGUISTES

Les lecteurs peuvent cette année à nouveau bénéficier des conseils avisés de l'Association suisse des droguistes (ASD) dans notre journal. Cette association a en effet décidé de reconduire son action «atout santé». Dix annonces paraîtront donc dans notre journal cette année (la première ayant paru dans le n° 2), avec à chaque fois un conseil de santé. Un bon est joint lors de chaque parution, pour un produit en lien avec le thème, que l'on peut se procurer dans

chaque droguerie suisse. La caisse-maladie CPT agit en tant que sponsor et permet aux lecteurs de *contact.sev* de bénéficier de ces conseils et avantages. La CPT est partenaire du SEV pour les assurances complémentaires; tous les membres peuvent profiter des conditions avantageuses du contrat collectif du syndicat.

Les offres détaillées se trouvent sous [www.sev-online.kpt.ch](http://www.sev-online.kpt.ch)

pmo/Hes

## Conseil de santé des drogueries suisses

# Du tonus pour le printemps

## Cures de printemps

Avant la cure, il est important d'habituer le corps à une alimentation légère. Lorsque le corps ne reçoit plus d'aliments solides, le métabolisme s'adapte, en utilisant le moins d'énergie possible. Après quelques jours, le corps commence à puiser dans ses réserves de protéines et de graisses pour trouver l'énergie dont il a besoin. Des études ont montré que de brèves périodes de jeûne stimulent le système immunitaire et ont une influence positive sur les rhumatismes inflammatoires ainsi que sur les maladies en lien avec l'alimentation. Une cure de jeûne ou de détoxination ne devrait pas durer plus de 6 à 14 jours.

Les méthodes thérapeutiques et les remèdes naturels accompagnent bien les processus de purification de l'organisme. Quand on jeûne, il est important de soutenir l'activité des organes d'élimination, soit le foie, les reins, les intestins et la peau. Les médicaments homéopathiques, les essences spagyriques ou les tisanes.

Demandez conseil à votre droguiste.



Association suisse des droguistes  
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3  
Téléphone 032 328 50 30



Simplement bien assuré.

L'assurance-maladie online avantageuse CPT soutient l'action «atout santé». Internet: [www.sev-online.kpt.ch](http://www.sev-online.kpt.ch)



### Paya Konjac Tuber

- \_ donne une impression de satiété et réduit la sensation de faim excessive
- \_ facilite la perte de poids
- \_ à base du principe actif végétal glucomannane

Veuillez demander à votre droguiste la brochure gratuite intitulée «Une silhouette de rêve» comprenant un journal de régime et ainsi que de nombreuses informations intéressantes et des conseils pour manger sainement et perdre du poids.

Veuillez lire la notice d'emballage ou demandez conseil à votre droguiste. Nous vous offrons un rabais de CHF 5.- pour tout achat d'une boîte de Paya Konjac Tuber.

**BON DE  
CHF 5.-**

CHF 5.- de réduction pour tout achat d'une boîte de Paya Konjac Tuber dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 mars 2011.

## atout santé



Les conseils de la **droguerie**

### Le jeûne: une tradition ancestrale

Le jeûne se décline sous de nombreuses formes et s'accompagne de multiples rituels. Il se pratique à certaines périodes de l'année ou étapes de la vie, de manière individuelle ou en commun et peut-être complet ou partiel. Culturellement, le jeûne se pratique surtout au printemps, conciliant ainsi aspects religieux et pratiques (nettoyage des intestins). A ce propos, Hippocrate, célèbre médecin grec (460 à 370 av. J.-C.), affirmait: «Il faut être mesuré en tout, respirer de l'air pur, faire tous les jours des soins de la peau et de l'exercice physique et soigner ses petits maux par le jeûne plutôt qu'en recourant aux médicaments.»

**Vous trouverez des informations complémentaires sur l'action «atout santé» sur la plate-forme de santé [vitagate.ch/atoutsante.aspx](http://vitagate.ch/atoutsante.aspx).**



### Fortevital fortifiant

#### Cinq fois plus d'énergie et de vitalité

La composition de Fortevital est unique: ginkgo, ginseng, vitamines, sels minéraux et oligo-éléments se complètent de manière optimale. Pour soutenir les capacités de votre corps en période de stress ou d'exigences accrues.

Veuillez lire la notice d'emballage ou demandez conseil à votre droguiste.

Nous vous offrons un rabais de CHF 5.- à l'achat d'un produit de la ligne Fortevital fortifiant.

**BON DE  
CHF 5.-**

CHF 5.- de réduction à l'achat d'un produit de la ligne Fortevital fortifiant dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 mars 2011.



Angle droit

## Quai glissant: le nettoyeur ne peut pas être tenu pour responsable

La protection juridique empêche un procès pénal à propos d'un bras cassé sur un peron verglacé.

*Un nettoyeur ne peut être tenu responsable de chaque plaque de glace se trouvant sur un quai. C'est la raison pour laquelle le ministère public a renoncé à une procédure pénale contre un collaborateur CFF.*

Un matin de décembre glacial dans une grande gare: une voyageuse chute sur le quai verglacé et se casse un bras. Elle porte plainte contre inconnu pour lésions corporelles par négligence. Les CFF donnent alors, après une re-

cherche interne, le nom du collaborateur responsable du nettoyage sur le quai ce jour-là. Le procureur du canton

concerné ouvre une enquête pénale contre lui.

Ce membre SEV a tout de suite informé la protection



Le tour de service du nettoyeur comprend beaucoup de tâches différentes.

juridique SEV, qui lui a directement fourni les services d'un avocat. Après l'audition de témoins et d'autres éclaircissements, le procureur est arrivé à la conclusion suivante: le nettoyeur n'a aucune culpabilité dans cet accident, même si la femme en question est effectivement tombée à un endroit verglacé sur le quai, en montant dans le train.

### Affaire stoppée net

La procédure pénale a été stoppée et l'avocat indemnisé par l'Etat. Quel a donc été le facteur déterminant? La décision du procureur cite notamment le fait que le nettoyeur ne peut être blâmé puisqu'il ne peut voir chaque plaque de glace et l'enlever durant son tour de service, qui comprend d'autres tâches.

Le nettoyeur est responsable de plusieurs gares le même jour. Il ne reste donc pas toute la journée sur le même lieu, et ne peut donc pas nettoyer continuellement et saler les quais vergla-

cés, a souligné le procureur dans sa décision. La présence de plaques isolées de glace sur le quai ne peut pas consister en un manquement, puisque les trains rapides pourraient très bien avoir fait voler le sel dispersé par les nettoyeurs...

Le collaborateur s'en est donc sorti indemne, grâce à la protection juridique. Il s'agit là du résultat de la procédure pénale. Le SEV ne sait pas si la victime de l'accident a porté plainte contre les CFF devant le tribunal civil pour obtenir des dommages et intérêts.

### L'employeur ne défend pas son collaborateur

Ce qui semble étrange dans toute cette affaire, c'est que CFF Immobilier n'a pas soutenu son collaborateur dans ses déclarations écrites au ministère public. Au contraire: ils ont fait remarquer que ce nettoyeur était responsable de mettre les bonnes priorités, «et privilégier la sécurité des clients CFF».

*La protection juridique SEV*

## 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 !**



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)

## 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 à l'essai ?

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

Coco Zingila nous fait découvrir la ville de Bienne, avec ses musées et son lac

# Promenade biennoise avec un artiste peintre

Travaillant à temps partiel aux CFF, Coco Zingila est agent de train à Bienne et depuis 2 ans, également formateur d'adultes FSEA. Il donne la formation de base et la formation continue aux agents de trains, ainsi que chez login. Parallèlement, il donne des cours de peinture et dessin à l'atelier ARTpartout ([www.art-partout.ch](http://www.art-partout.ch)), un projet qu'il a mis en place il y a deux ans.



Coco Zingila et sa fille Amélie.

lièrement le détour. Ses ruelles du haut et du bas vous donnent l'impression d'être en totale sécurité.

Un peu de culture...

A deux pas de la place, le temple allemand du 15<sup>e</sup> siècle est une véritable merveille. Passez ensuite par la place du Bourg, pour vous rendre au lac. Vous longerez alors le faubourg du lac, le quartier des musées biennoises. Arrêtez-vous, au centre PasquArt, centre d'art contemporain. Avec son Filmopodium, on peut y découvrir des cycles cinématographiques consacrés plusieurs semaines durant à un sujet, un

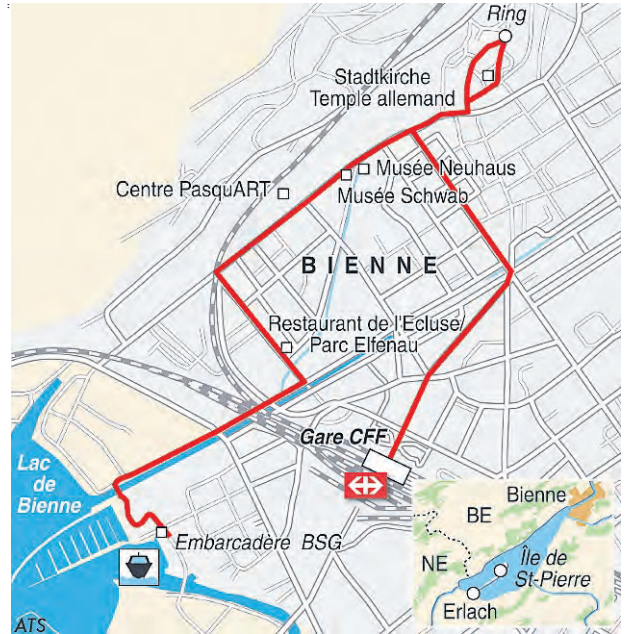
réalisateur, un artiste ou à un acteur ([www.pasquart.ch](http://www.pasquart.ch), bilingue). Autrement, les musées Schwab et Neuhaus, situés de l'autre côté de la rue, vous permettent de voyager dans l'histoire de Bienne.

... un café...

Avant de continuer la route vers le lac, prendre un bon thé froid ou un café au restaurant de l'Ecluse, voisin du parc Elfenau, un super endroit pour se ressourcer en pleine nature à moins de 5 minutes du centre ville de Bienne.

et un bol d'air frais !

Au port de Bienne, prendre le bateau pour se rendre sur l'île St-Pierre (45 à 50 minutes, voir [www.lacdebienne.ch](http://www.lacdebienne.ch)), une presqu'île très connue. Interdite aux voitures, elle a gardé tout son charme. Au 12<sup>e</sup> siècle, un cloître clunisien y a été bâti. Par la suite, il a été transformé en auberge. Juste à côté de l'île Saint-Pierre (25 minutes en bateau ou environ 1 heure à pied),



on peut manger du bon poisson du lac de Bienne à Erlach où plusieurs restaurants en ont fait leur spécialité. Retour sur Bienne en bateau (1 h 15) ou en bus et train (50 minutes). Le port se trouve à environ 15 minutes à pied de la

gare de Bienne. Attention, les horaires de printemps seront valables dès le 2 avril. Avant, ce sont les horaires d'hiver qui sont encore valables, avec environ trois courses par jour.

Hes

## PELLET PIOCHE: LES « MARIANNE » DU SEV SUR TOUS LES FRONTS...



## IL Y A 50 ANS

### Durée du travail et alimentation

La réduction de la durée quotidienne du travail a pour effet en général d'augmenter l'intensité du travail et, par là même, de réduire la durée des pauses. On a constaté en Allemagne occidentale, lors du passage de la semaine de six à cinq jours, une diminution des absences pour cause de maladie. Le week-end de deux jours est surtout apprécié par les femmes qui exercent une activité lucrative : elles ont ainsi davantage de temps pour faire les travaux du ménage. Des expériences physiologiques ont démontré que la solution la meilleure pour maintenir le rendement et éviter la fatigue était de répartir l'alimentation quotidienne sur le petit déjeuner, deux collations intermédiaires, un repas de midi et un repas du soir.

Le Cheminot, 10 mars 1961

Transports publics genevois (TPG)

# Non à la règle des exceptions !



Le président de la section VPT TPG Vincent Leggiero, gilet SEV en main, en discussion avec des membres de la délégation syndicale qui s'apprentent à remettre la pétition à la direction des TPG. A la gauche de Vincent Leggiero, Joseph Camuglia, l'un des deux délégués SEV qui négocieront ce problème d'horaires.

Aux TPG, les horaires de travail des conducteurs ne cessent de changer. Pour protester contre cette gabegie, une pétition munie de 661 signatures a été remise à la direction qui s'est immédiatement engagée à ouvrir des négociations pour trouver une solution au problème.

Sur les quelque 1050 conductrices et conducteurs, 661 ont signé la pétition demandant l'application des tours de service comme ils avaient été négociés avec les représentants du personnel au sein de

la commission des horaires. Jeudi 17 février, une délégation de membres des syndicats SEV, transfair et Asip ont remis la pétition au directeur des TPG Roland Bonzon. Le directeur a pris acte de la revendication du personnel et a immédiatement accepté d'ouvrir des négociations avec une délégation comprenant deux représentants de chacun des trois syndicats. Le SEV sera représenté par Joseph Camuglia et Stéphane Fontaine, tous deux déjà membres de la commission des horaires et donc bien placés pour défendre les intérêts des conductrices et des conducteurs. La première séance de négociation a eu lieu ce mardi 1<sup>er</sup> mars, alors que no-

tre journal est sous presse. Nous vous informerons dans l'un de nos prochains numéros sur le résultat de ces négociations.

**C'est le Salon de l'Auto, faut que ça roule !**

Craignant des actions syndicales durant le Salon de l'Auto – qui se déroule du 3 au 13 mars –, la direction des TPG a donc vite réagi et a accepté de négocier ce problème d'horaires. Rassemblés au dépôt bus et trams de Bachet-de-Pesay avant la remise de la pétition, les conducteurs commentaient les raisons de leur colère qui peuvent se résumer ainsi : le travail d'une journée est réparti en deux tranches sur la

base d'horaires de prise et de fin de service prédéfinis. Or, les horaires de ces deux tranches sont continuellement modifiés (généralement pour hériter d'une pause entre les deux tours plus longue et donc subir une amplitude du temps de travail journalier plus grande). Conséquences : chamboulement de la vie privée et familiale et plus grosse fatigue. Les pétitionnaires voient deux raisons à cette mauvaise gestion des horaires : une certaine incompétence de la part du service chargé d'utiliser Hastus (logiciel canadien de planification des transports en commun) et un manque de conducteurs.

Alberto Cherubini



Les conducteurs des TPG avant la remise de la pétition. Tout à droite, Stéphane Fontaine, le délégué SEV qui fait partie de la délégation qui négociera ce problème d'horaires aux côtés de Joseph Camuglia.

## COURRIER DES LECTEURS

### L'UDC EST UN TIGRE DE PAPIER !

■ Les Italiens ont Berlusconi. Les Français, Sarkozy. Les Américains, Sarah Palin. Les Suisses, Christoph Blocher ! Quels sont les points communs de ces personnalités de premier plan ? Elle et ils sont tous riches, courtisés par les dirigeants des multinationales et leur passion première est la politique. Pour les prochaines votations fédérales, l'UDC vise 30 % des suffrages. Avec la fortune du tribun zurichois, cet objectif est probable. Mais qu'advient-il de l'UDC le jour où Blocher et sa capacité financière ne seront plus de ce monde ? Pour la gauche, il est difficile de se déclarer anticapitaliste après la faillite monstrueuse des régimes collectivistes du siècle passé. Les principaux outils du capitalisme contemporain, le FMI et l'OMC, sont dirigés par des socialistes ! Mais les acquis des révolutions marxistes du XX<sup>e</sup> siècle demeurent. L'abolition du patriarcat. L'émancipation de la femme par son libre choix de sa fécondité. L'instruction laïque pour tous. La répartition équitable des richesses sociales et naturelles. La prise de conscience de la fragilité des écosystèmes, sont des préalables indispensables à la survie de l'humanité, au XXI<sup>e</sup> siècle. Tout le contraire du discours politique du Tea Party américain, de la Droite évangélique européenne et de la mouvance islamiste mondiale. Ces gens-là sont des nostalgiques de l'autorité patriarcale, des régimes féodaux avec leurs suzerains, nantis de droits souverains attribués par les baronnies économiques et qui rêvent d'une main-d'œuvre abondante et bon marché, dépossédée de l'héritage des acquis sociaux des luttes ouvrières du XX<sup>e</sup> siècle !

Jean-Claude Cochard,  
Les Avants

Nouveau président de la commission du personnel Entreprise des CFF

# Marcel Ruoss – toujours en route

Depuis le début de l'année, le successeur de Fridolin Disler est en fonction et il pose sa candidature pour la prochaine période administrative qui débute le 1<sup>er</sup> juillet. *contact.sev* a rencontré à Zurich le nouveau président de la CoPe Entreprise.

A la Sihlpost, à 100 mètres de la gare principale de Zurich, des salles de séance et de travail sont à la disposition des membres de la CoPe CFF. Mais celui qui n'est pas initié ne trouve pas la porte d'entrée du premier coup au numéro 95 du bâtiment historique. Soudain, le président de la CoPe, appelé sur son natel, ouvre le passage secret derrière l'ascenseur et conduit le visiteur dans son royaume au travers d'un dédale de couloirs souterrains et d'escaliers métalliques.

Arrivé dans les locaux modernes et lumineux, Marcel Ruoss échange encore quelques derniers mots avec les participants de la séance CoPe qui vient de se terminer et qu'il a présidée. Il se verse un verre du distributeur d'eau, se rassied devant son lap-top au bout de la table de séance, et le voilà prêt pour l'interview. Dehors, la Sihl brille dans le soleil de l'après-midi.



Tous les fils de la participation aux CFF sont dans les mains du président de la commission du personnel Entreprise.

**Un pionnier de la participation**  
Marcel Ruoss a l'habitude de parler et l'on remarque qu'il a déjà pu s'entraîner à maintes reprises lors de séances, de négociations et auprès d'autorités politiques. Dans la CoPe Voyageurs (P), Marcel Ruoss est actif depuis qu'elle a été introduite en 2001, avec la première CCT CFF. Dès le début il préside la CoPe P en coprésidence et il est membre

de la CoPe Entreprise. Depuis octobre 2010, il préside la CoPe P à lui tout seul et depuis le début de l'année, il préside en plus la CoPe Entreprise. Il est donc aujourd'hui très occupé. Il reste employé à la planification de l'offre dans le management du trafic (P-VM) mais, grâce à des « supérieurs généreux », il est libéré de toute activité au sein de l'entreprise.

**Discussions du matin au soir**  
De nombreuses rencontres à Berne, à Zurich et dans tout le pays font partie du mandat de chef de la CoPe. A midi, souvent il n'a le temps que pour un sandwich. En plus des séances des CoPe s'ajoutent des séances d'informations avec les responsables de l'Entreprise et de la division P, les séances des commissions spéciales et d'accompagnement, les discussions bilatérales avec les chefs de secteurs et de projets, les assemblées du personnel, l'accompagnement de collègues lors d'entretiens avec les supérieurs, etc. A l'avenir, Marcel Ruoss aimerait rencontrer encore plus souvent les collègues sur la place de travail, en particulier là où des réorganisations ou d'autres projets sont en cours.

Il a eu plusieurs occasions de présenter la CoPe aux organes dirigeants des CFF durant les derniers mois. Il considère ce surcroît d'intérêt comme un point positif. L'entretien qu'il a eu avec le CEO Andreas Meyer lors de son entrée en fonction à fin

## BIO

**Marcel Ruoss** (51 ans) a grandi à Buttikon SZ, où il habite depuis 1984 dans une maison avec sa femme Claudia et ses deux fils Marc et Patrick, tous deux adolescents. En 1978, il est entré aux CFF (et au SEV) en tant qu'apprenti contrôleur. Aujourd'hui, il est à la planification de l'offre dans le management du trafic P-VM. Mais depuis 2001, son activité principale est la présidence de la CoPe Voyageurs. Il préside cette CoPe à lui seul depuis octobre et depuis janvier, également la CoPe Entreprise. Dès 1996, il est président de la section SBV Rapperswil-Glaris. Jusqu'en 2009, il était au comité SEV et jusqu'en 2010, à la conférence CCT. En politique: de 1987 à 1993, conseiller communal à Schübelbach, de 1992 à 2000, membre du Grand Conseil; il était en outre président de section au PS et membre de l'autorité tutélaire. Ses hobbies sont le football et le jogging.

janvier s'est passé « dans un climat très agréable ». D'autres rencontres sont prévues tous les six mois, et pour les questions urgentes, le chef des CFF a toujours sa porte ouverte. Marcel Ruoss pense que la nouvelle cheffe de la division P, Jeannine Pilloud, cherchera aussi à le rencontrer en temps voulu.

### Entraîneur de foot

Avec toutes ces séances, Marcel Ruoss est toujours en route. Le matin, il quitte sa maison de Buttikon SZ entre 5h30 et 7h30. Il essaie de rentrer pour 18h afin de pouvoir manger avec sa famille. Mais le soir il reste très souvent assis devant son ordinateur jusqu'à 22 ou 23h, et sa femme ne s'en réjouit pas vraiment. Elle s'occupe pratiquement toute seule de la maison et du jardin, pendant que son mari, durant le peu de temps libre dont il dispose, entraîne l'équipe des juniors du FC Uznach et assure la présidence de la section SBV Rapperswil-Glaris.

Markus Fischer/mv

## TROIS QUESTIONS À MARCEL RUOSS

**contact.sev: Pourquoi as-tu brigué le poste de président de la CoPe Entreprise ?**

**Marcel Ruoss:** Nous avons lancé le projet d'améliorer le processus dans la CoPe P, avec l'aide d'un conseiller externe, afin de pouvoir remplir avec plus de professionnalisme les tâches de la CoPe. J'aimerais procéder de la même manière avec la CoPe Entreprise. Nous avons décidé d'un nouveau modèle de direction, qui structure plus clairement la collaboration et l'échange d'infos entre les CoPe des trois niveaux entre-

prise, divisions et surface, et afin que cette dernière soit mieux intégrée dans la planification des affaires. Nous voulons également améliorer la communication.

**Songes-tu à être candidat pour les élections du 1<sup>er</sup> juillet ?**

Oui. Mes collègues de la CoPe m'ont posé la même question en octobre, avant mon élection. C'était une condition pour être élu.

**Quels sont tes souhaits à l'attention des CFF, du SEV et du personnel ?**

J'attends des CFF qu'ils nous intègrent à temps dans les projets, qu'ils fassent preuve de loyauté, qu'ils nous estiment et nous fassent confiance. Du SEV, j'espère une bonne collaboration dans le respect des compétences et un support par les spécialistes (par exemple dans le domaine du droit du travail). Du personnel, je souhaite que les gens qui ont un problème s'adressent vraiment à la CoPe ou au syndicat.

FI