

Peter Vollmer

Après avoir été durant 11 ans directeur de l'UTP, le socialiste bernois part fin avril à la retraite.

Pages 6 - 7



Vaud: 2 x OUI pour vivre dignement

Le 15 mai prochain, les Vaudois sont invités à voter OUI au salaire minimum cantonal et OUI aux prestations complémentaires pour familles et aux prestations cantonales de la rente-pont.

Page 3



Rolf Specht

Il est le nouveau président de l'association touristique des cheminots ATCS.

Page 20

Tous aux cortèges et stands du 1^{er} Mai

Des droits à défendre

La fête du travail 2011 se déroulera à l'enseigne de l'égalité et de l'initiative syndicale pour des salaires minimums.

Cette année, les syndicats ont décidé de profiter du 1^{er} Mai pour récolter des signatures en faveur de leur initiative populaire pour des salaires minimums. Cette initiative est très importante. Chaque travailleur a droit à un salaire décent !

Alors qu'au Parlement la majorité bourgeoise continue à faire des coupes dans les prestations sociales et qu'elle autorise les top managers à s'octroyer d'importants bonus, en cette année d'élections fédérales le 1^{er} Mai offre l'occasion d'écouter et de soutenir des candidates et candidats qui défendent les droits des salariés.

Dans la perspective de la journée du 14 juin qui marquera les vingt ans de la grève des femmes, de nombreuses oratrices nous rappelleront du-

rant ce 1^{er} Mai que l'égalité hommes-femmes, notamment en matière salariale, est encore loin d'être atteinte.

De manière plus générale, le 1^{er} Mai est la fête de la solidarité qui peut se manifester de multiples manières, de notre poste de travail à la solidarité avec les mouvements ouvriers d'autres pays, en passant par des engagements politiques ou associatifs à l'échelle communale ou régionale.

Lire pages 8 - 9



Le 1^{er} Mai nous voulons nous montrer sur les lieux publics pour rappeler que le travail est une valeur qui mérite un salaire correct.

LE CONGRÈS APPROCHE

Mardi 24 mai prochain aura lieu à Berne le congrès du SEV. Même si ce congrès se déroule sur une seule journée, le menu sera copieux: outre la Charte SEV et six textes d'orientation, les quelque 250 délégués devront également débattre sur les propositions présentées par les sections et les sous-fédérations. Au niveau des discours, ceux du président du SEV Giorgio Tuti et celui de Peter Flüglistaller, directeur de l'OFT, sont très attendus.

Lire page 2

Le Gothard suscite un nouveau débat

Faut-il encore percer un tunnel ?

Le 15 mai prochain, il y aura une votation cantonale à Uri demandant la construction d'un nouveau tunnel routier sous le Gothard. Mais il n'y a pas qu'à Uri que l'on débat autour d'un nouveau tunnel: le lobby routier suisse et le canton du Tessin font pression dans ce sens depuis que le Conseil fédéral a fait part de sa détermination de procéder à la réfection de l'actuel tube autoroutier. L'association « Initiative des Alpes » s'oppose

à l'idée de percer un nouveau tube routier. Elle rappelle la décision prise en 1994 par le peuple suisse de refuser toute nouvelle construction de tunnel routier sous les Alpes. L'association écologiste demande même de mettre à profit les travaux de réfection du tunnel pour transférer définitivement tous les camions sur les trains qui transiteront dans le futur tunnel de base ferroviaire.

Pages 10 - 11 - 12

ÉDITO

LA SOLIDARITÉ: UNE VALEUR IMPORTANTE

Il y a des valeurs qui nous paraissent évidentes: liberté, démocratie, socialisme peut-être ou christianisme. Des personnes incarnent ces valeurs: Gandhi, Mère Teresa, Aung San Suu Kyi, le pape Jean XXIII.

Nous les admirons, les vénérons même parfois.

Une autre valeur importante: la solidarité. S'engager ensemble pour quelque chose qui est utile à tous, ça tombe sous le sens. La solidarité, c'est l'objectif poursuivi par les syndicats. Chaque jour, avec ténacité, pas à pas.

Celui qui poursuit un grand but doit parfois essuyer des revers. Barack Obama lutte pour sa réforme de la santé et est traité pour cette raison de musulman et communiste par le «Tea Party». Les conservateurs peuvent ne pas aimer les réformes. Mais ils ne proposent rien en échange.

C'est pourquoi ce sont finalement les idées progressistes qui gagnent, car il n'y a pas d'alternative. Mais elles ne gagnent pas automatiquement, le bien ne s'impose pas tout seul. Il vaut donc la peine de lutter pour ces valeurs. Encore et toujours.

Aucun syndicat n'arrive à atteindre ses objectifs du jour au lendemain, aucun n'y arrive sans lutte. Cela nous donne l'espoir et agit comme stimulant pour continuer à lutter au sein du syndicat. Pour la solidarité et une meilleure vie pour tous. Nous voulons y arriver rapidement. Il n'y a pas d'autres alternatives.

Peter Anliker, rédacteur SEV

Les dédommagements pour le service de piquet à l'entretien à Infrastructure CFF ont été rediscutés

Service de piquet réglé

Les « responsables des perturbations » sont considérés comme « bonnes à tout faire », avec toujours davantage de tâches et des réglementations pas très claires. Le SEV avait émis des critiques en fin d'année passée et écrit à l'entretien à CFF Infrastructure. Des négociations ont lieu afin d'obtenir des améliorations.

Les responsables des perturbations (abréviation allemande: Stöma) sont appelés à l'entretien lorsqu'il faut des forces supplémentaires en plus du piquet ordinaire. Les personnes concernées constatent que toujours plus de

tâches leur sont « refilées ». C'est pourquoi le SEV a demandé une réglementation claire de cette fonction.

En plus, en cas de besoin, d'autres collaborateurs sont appelés en deuxième lieu. Ici aussi, on constate des différences régionales dans l'approche et la pratique. L'objectif du SEV était d'obtenir une définition claire de combien la personne reçoit à quelle occasion et cela de manière uniforme sur tout le territoire suisse.

Améliorations et clarté

Un nouveau règlement a vu le jour concernant les dispositions d'exécution de piquet et d'intervention. Lors d'engagement dit volontaire selon le règlement (Z 133.1) ce sont uniquement les dédommagements les plus élevés qui seront appliqués partout. Les CFF prévoient au niveau suisse de pouvoir atteindre, dans chaque région, durant les quatre jours entre Noël et Nouvel-An, les collaborateurs ayant des fonctions clés s'étant inscrits sur des listes. Ici aussi, ce sont les dédommagements les plus hauts

Ne pas abuser de la bonne vo

Ces derniers temps, on entendait toujours plus dire: « Ah, ça, le «Stöma» peut le faire». Toujours davantage de tâches pour les mêmes dédommagements. Nous avons obtenu un éclaircissement de la situation, auquel nous pouvons souscrire. Ceci vaut pour tous les collaborateurs qui sont employés en deuxième lieu sur une intervention. Cela d'autant plus que les personnes directement concernées et la CoPe ont pu s'asseoir à la table des négociations. Les perturbations à l'entretien ne font pas partie de l'ordinaire. Les collaborateurs doivent être très flexibles et disponibles rapidement. Cela fonctionne bien tant qu'on reçoit autant

qui sont prévus, même si ce n'est exprès pas sous forme de piquet. Pour le SEV, il était en effet très important de ne pas contourner les réglementations concernant le piquet.

Pour les « Stöma », un document a été établi. Ce qu'il doit faire est maintenant clair. Et il sait également ce qui n'est pas de son ressort. En plus, dans les quatre régions les plus concernées, on prévoit de mettre en place des « Stö-



Lorsqu'il se passe quelque chose, il faut du renfort: par exemple lorsqu'une voiture touche les lignes de contact.

Le Congrès s'approche

Six textes d'orientation prêts

Qui sommes-nous? Que voulons-nous? Ce sont les deux questions principales qui se poseront lors du Congrès du 24 mai prochain. Le comité en a déjà discuté.

Les 250 délégués du premier Congrès concentré sur un jour dans l'histoire du SEV aura à traiter des questions de base. Premièrement, la charte sera débattue. Celle-ci aborde les valeurs du syndicat et la base de la collaboration, le partenariat contractuel et la politique.

Deuxièmement, six textes d'orientation seront discutés. Ceux-ci retranscrivent la position politico-syndicale du syndicat pour les prochaines années. Le texte d'orientation « Syndicat » thématise entre autres les directions que veut prendre le SEV dans le paysage syndical, la

coopération avec d'autres syndicats, ainsi que les structures et le recrutement au SEV. Le point principal du texte d'orientation « Politique contractuelle » est la politique quant aux CCT. Il s'agit de l'extension des conventions collectives de travail, des explications sur le caractère obligatoire de tels contrats ainsi que des développements de CCT existantes. Des thèmes tels que le financement des infrastructures, des mises au concours, du service public ou du personnel et de la productivité sont traités sous le texte d'orientation « Politique des transports ». Le texte d'orientation « Social » comprend l'initiative sur les salaires minimums, l'AVS et l'AI, les caisses de pensions et les modèles de retraite anticipée ou partielle. Enfin, le dernier texte d'orientation traite de la « Sécurité du travail et protection de la santé ». Le comité a discuté de ces textes et les a adoptés avant de les re-

mettre au Congrès pour discussion.

Avenir du trafic

Le comité a reçu un invité qui sera également présent le jour du Congrès: Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports. Ce dernier a expliqué la vision du Conseil fédéral pour le financement futur des transports. Avec humour, le directeur de l'OFT a proposé son appui au SEV pour répondre à la consultation à venir. Il a fait sa présentation à un autre syndicat des transports publics, mais celui-ci s'est décrit comme apolitique. Il a dit espérer que cela n'était pas le cas pour le SEV. Les réactions du comité ont dû le satisfaire puisque plusieurs orateurs ont souligné que le SEV était le syndicat qui se préoccupe de tous les groupes professionnels et le syndicat qui a une vision d'ensemble, d'où l'évidence pour lui d'être actif politiquement...

pma/Hes

Le SEV répond aux questions les plus fréquentes concernant

Nouvelle CCT: des r

La mise en vigueur s'approche et les questions se font plus nombreuses.

Les spécialistes SEV y répondent.

Quelles sont les principales nouveautés dans la CCT 2011?

La principale nouveauté est le système de classification des fonctions et des salaires, ancré dans la CCT 2011. Cela signifie:

- un système de classification transparent et unique pour l'ensemble des CFF;
- un système salarial orienté vers les exigences, les prestations et le marché;
- la revalorisation des évaluations du personnel qui deviennent un instru-

ment déterminant pour l'évolution, où les compétences mises en œuvre dans le poste concerné sont discutées et évaluées;

- par une évaluation unique et une seule échelle des compétences et exigences, on crée la base pour des carrières de spécialistes.

Les changements se concentrent pour l'essentiel sur le chapitre D de la CCT (Salaires) et les dispositions y relatives.

Pour quels domaines cette CCT 2011 est-elle valable?

Plus de 26 000 collaborateurs des CFF et de CFF Cargo sont soumis à la CCT. Pour toutes les filiales des CFF (par exemple CFF Car-

COMMENTAIRE

lonté

qu'on donne. Et du point de vue des collaborateurs, il y a beaucoup de choses qui ne sont actuellement plus équilibrées de ce point de vue. Le SEV a réussi à obtenir des réglementations claires avec de meilleurs dédommagements. C'était notre tâche. Comment l'entretien CFF va s'y prendre maintenant, et s'il y a par exemple assez de personnel à disposition, cela ne faisait pas partie de la discussion. Une chose est claire: celui qui veut un service de piquet doit le payer. Celui qui ne veut pas se l'offrir ne peut pas prétendre aux mêmes prestations!

Urs Huber,
secrétaire syndical, responsable
de la Division Infrastructure

ma » pour l'hiver. Il en ressort également qu'un « Stöma » devra être dans le service de piquet normal durant 4 semaines par année et également dédommagé en conséquence. Avec cette réglementation, l'utilisation des moyens de piquet devrait être équitable dans un an. Sur proposition du SEV, on vérifiera si ces mesures sont efficaces en mai 2012.

pmo/Hes

nt la nouvelle CCT CFF

réponses

go International), le SEV a négocié d'autres CCT.

Quand est-ce que je serai informé à propos de mon salaire?

Vers fin mai, chaque collaborateur recevra un courrier des CFF. Il y trouvera son salaire individuel, le descriptif de sa fonction et le niveau d'exigences qui va avec. Il saura également où se situe son salaire dans son niveau d'exigences.

pmo/Hes

Les réponses détaillées à toutes les questions les plus fréquentes se trouvent sur notre site Internet www.sev-online.ch, sous Web-Dossier GAV 4, uniquement en allemand pour l'instant. La version française suivra.

Vaud: votations cantonales

2 x OUI pour améliorer le sort des travailleurs qui n'arrivent pas à joindre les deux bouts

OUI au salaire minimum et OUI aux prestations complémentaires pour familles et aux prestations cantonales de la rente-pont.

Le 15 mai prochain, les citoyennes et citoyens vaudois devront se prononcer: 1) sur l'initiative populaire cantonale demandant l'instauration d'un salaire minimum; 2) sur le référendum lancé par les milieux patronaux opposés au projet du Conseil d'Etat d'introduire des prestations complémentaires pour soutenir les familles avec enfants qui travaillent mais qui ont un revenu insuffisant pour vivre et pour introduire une rente-pont destinée aux chômeurs en fin de droit proches de l'âge de la retraite.

OUI au salaire minimum

Pour que le 2 x OUI l'emporte le 15 mai prochain, le comité unitaire « Vivre dignement » a tenu une conférence de presse le 13 avril dernier au secrétariat régional SEV de Lausanne qui partage ses locaux avec le secrétariat de l'Union syndicale vaudoise. L'initiative populaire « Pour le droit à un salaire minimum » demande l'inscription dans la Constitution cantonale d'un droit

au salaire minimum parce que « 16 francs de l'heure et sur appel dans une station-service ou 2600 francs par mois pour 44 heures de travail par semaine dans la vente, c'est encore la triste réalité du terrain », a relevé Jean Kunz, secrétaire syndical d'Unia. L'avocat et député de SolidaritéS Jean-Michel Dolivo constate « qu'il devient de plus en plus difficile de nouer les deux bouts, alors que les loyers et les primes d'assurance-maladie prennent l'ascenseur; le salaire minimum est un remède efficace pour lutter contre la précarité ». Pour Julien Sansonnens, vice-président du POP vaudois, le salaire minimum est un droit parce que « chacun doit pouvoir vivre dignement de son travail ».

OUI aux prestations complémentaires et à la rente-pont

Lors de la conférence de presse du 13 avril, Cesla Amarelle, députée et présidente du Parti socialiste vaudois, a défendu le projet du Conseil d'Etat visant à soutenir les familles qui travaillent avec enfants de moins de 16 ans à charge parce que « notre société doit se doter de mécanismes de solidarité pour éviter des solutions intenable pour les familles ».

LE PRIX D'UN CAFÉ PAR MOIS...

Le secrétaire syndical SEV Olivier Barraud préside l'Union syndicale vaudoise. Le 13 avril, il a conduit la conférence de presse du comité unitaire « Vivre dignement » en faveur du deux fois OUI le 15 mai.

Les affiches des milieux patronaux vaudois contre les PC familles dénoncent un nouvel impôt sur le travail. Qu'en penses-tu?

Ces affiches sont mensongères.

Les PC familles encourageront le travail car elles offrent de meilleures prestations lors de la reprise d'une activité professionnelle. Il ne s'agit nullement d'un impôt mais d'une cotisation salariale à hauteur de 0,06%, soit un café par mois.

Bien entendu, l'opposition à l'initiative cantonale demandant l'inscription dans la Constitution d'un salaire minimum est tout aussi vive...

Oui, les milieux patronaux nous promettent déjà des suppressions d'emplois. Mais les études menées après l'introduction d'un salaire minimum démontrent l'absence de lien avec le taux de chômage. Le salaire minimum est un remède efficace pour lutter contre la précarité et combattre les patrons voyous.

Propos recueillis par
Alberto Cherubini



Neil Lambroni/LES

Hélène Küng, directrice du Centre social protestant, estime « que le salaire minimum et le projet de prestations complémentaires pour les familles, ainsi que la rente-pont pour les chô-

meuses de plus de 62 ans et les chômeurs de plus de 63 ans sont des projets indissociables car une vie digne est aussi une affaire de sous ».

AC

Lausanne - Buffet de la Gare
Salle des Vignerons

Judi 5 mai à 20 h 00

Pour ou contre le droit à un salaire minimum?

Participeront à ce débat contradictoire, pour le salaire minimum: Alessandro Pelizzari, secrétaire syndical unia et Jean-Michel Dolivo, avocat et député. Contre le salaire minimum: Jean-Hughes Büsslinger, Centre Patronal, et Eric Bonjour, économiste et député.

Le débat sera animé par Justin Favrod, journaliste politique à « 24 Heures »



Le comité unitaire « Vivre dignement » lors de sa conférence de presse. De g. à dr.: Julien Sansonnens, Jean-Michel Dolivo, Olivier Barraud, Cesla Amarelle et Hélène Küng.

Améliorer la coordination, s.v.p. !

D'après la Constitution fédérale, les rôles sont bien répartis. Les cantons assurent les tâches de proximité, à charge pour eux de régler la collaboration avec les communes. Et la Confédération s'occupe du cadre supérieur de l'intérêt national, entre autre, la coordination entre les cantons, de façon à garantir l'égalité de traitement entre tous les citoyens du pays. Ces principes sont bels et bons. Mais leur application, malgré tous les efforts de simplification et de clarification (voir la « nouvelle » répartition des tâches RPT, à renouveler pratiquement en permanence) devient de plus en plus complexe et obscure.

Les cantons viennent de publier leurs comptes. Globalement, ils bouclent avec 3,1 milliards de mieux que prévu (Confédération 5 milliards). Evidemment, les résultats sont très variables. De Zurich, Vaud, Bâle-Ville, Genève qui cumulent à eux quatre la moitié du surplus, à Tessin, Neuchâtel, Bâle-Campagne et Schwyz où les résultats sont négatifs. A noter que onze cantons, dont Fribourg et Jura ont parfaitement rempli leur mission démocratique fondamentale : boucler leurs comptes selon le budget prévu. Preuve que cela est possible. Le Département fédéral des finances doit en prendre de la graine, lui qui systématiquement depuis au moins dix ans, se « trompe » toujours dans le même sens : faire peur avec un budget « dangereusement négatif » pour mieux pouvoir triompher l'année suivante



(surtout à la veille d'élections) avec des comptes « heureusement positifs ».

La comparaison des investissements réalisés par les cantons est particulièrement intéressante (NZZ du 15 avril). Sur un total de 4,5 milliards, on trouve en tête, sans surprise et logiquement, Zurich avec un peu moins de 800 millions, suivi de Berne avec près de 600 millions et Genève, 480 millions. Le Valais et le Tessin font des efforts remarquables, compte tenu de leur poids économique, 230 millions chacun. Mais où se trouve Vaud ? A 300 millions, au niveau presque équivalent au minuscule canton-ville de Bâle... Incontestablement, l'Etat de Vaud n'investit pas selon sa force financière (contrairement à sa

capitale Lausanne qui consacre 172 millions aux investissements, soit plus que le canton de Fribourg).

Les citoyens vaudois en avaient l'intuition. Maintenant les preuves chiffrées sont là.

Les investissements dans les infrastructures, les transports en particulier, sont fondamentalement une tâche de la Confédération (cohérence

des réseaux et du financement, raccordements aux réseaux étrangers), subsidiairement des cantons (trafic régional) et depuis une vingtaine d'années, des villes (trafic d'agglomérations). Mais pour que le système fonctionne, il faut que tous les partenaires jouent le jeu. Selon des règles convenues, respectées, et non pas « à la retraite ». Ces dernières années, l'ex-conseiller fédéral Merz s'était spécialisé dans cette technique restrictive. Alors, beaucoup de cantons, devant l'urgence des besoins, prennent l'initiative de préfinancer des investissements incombant à la Confédération. Mais le remboursement de ces avances dans 10-15 ans risque d'être aléatoire : le ministre des finances de cette époque pourra toujours dire, comme M. Merz, que sa priorité est « d'assainir les finances »... D'autre part, les cantons, au nom de leur souveraineté, pratiquent des politiques d'investissements totalement différentes. Voir l'exemple vaudois précité. De tout cela, et plus encore si l'on y ajoute les actions des villes, résulte une impression de confusion, de vaste mêli-mélo. Pratiquement, sur le terrain, les CFF assurent heureusement là où ils sont suffisamment présents, un rôle de gardiens de la cohérence des réseaux. Mais ce n'est plus le rôle d'une ex-régie fédérale devenue opérateur ferroviaire ordinaire. C'est le rôle et surtout la responsabilité du Conseil fédéral. La priorité est-elle dans une vision comptable à court terme se propageant de haut en bas à chaque niveau politique ou bien dans la coordination dynamique de tous les efforts d'investissements ?

Michel Béguelin

Rapport sécurité 2010 de l'OFT

Transports publics à nouveau très sûrs

L'an dernier, les accidents des transports publics ont entraîné la mort de 26 personnes. Le nombre de morts dus à des accidents des chemins de fer (20) n'a jamais été aussi bas. Cinq personnes ont perdu la vie dans des accidents de tram et une personne est décédée dans un accident de bus. Le nombre d'accidents graves (événements avec morts, blessés graves ou dégâts matériels considérables) s'est maintenu au niveau de l'année précédente (222), tandis que le nombre de blessés graves a légèrement aug-

menté (161 contre 146 l'année précédente). Fait particulièrement tragique : le déraillement d'un train du « Glacier Express » de la Matherhorn Gotthard Bahn qui a causé la mort d'une passagère japonaise. 42 autres passagers ont été blessés, dont une partie grièvement. Dans l'ensemble, les accidents mortels sont restés très rares, comme au cours des années précédentes. La plupart des décès s'expliquent par le fait que les victimes ont traversé des voies ferrées ou de tram de manière non autorisée ou

imprudente. Au cours de l'année sous revue, l'OFT a poursuivi ses nombreux efforts visant à maintenir la sécurité à un niveau élevé et à l'augmenter là où cela est nécessaire et réalisable à des coûts raisonnables. Il a ainsi renforcé le contrôle des trains de marchandises. Il a également mis à jour de nombreuses lois, ordonnances et prescriptions, et examiné des projets de construction et des véhicules sous l'angle des facteurs déterminants pour la sécurité. L'OFT a ordonné la cessation de l'exploitation

d'une remontée mécanique. Dans un autre cas, ses contrôles ont incité les exploitants à fermer définitivement l'installation en question. En 2010, l'OFT a déposé plusieurs plaintes pénales à l'encontre d'entreprises de transport et il a retiré le permis à quatre conducteurs de véhicules moteurs.

Quatre fois moins de victimes qu'il y a 20 ans

En matière de sécurité des transports publics, la Suisse fait partie des pays européens les plus avancés. Si l'on con-

sidère une plus longue période, le nombre d'accidents et de victimes du transport ferroviaire par kilomètre parcouru en Suisse a nettement diminué ; il atteint désormais le quart des chiffres enregistrés il y a 20 ans. Le rapport sur la sécurité 2010 de l'OFT a été révisé quant à sa forme et à sa présentation, mais les données ont été recueillies selon les mêmes critères que les années précédentes afin que les chiffres restent comparables et que l'évolution de la sécurité soit documentée clairement. OFT

CGN

Deux nouveaux capitaines !

Deux nouveaux capitaines ont été assermentés le jeudi 14 avril à Lausanne par la préfète Sylviane Klein. Cette cérémonie s'est déroulée sur le va-peur amiral « La Suisse », amarré à Ouchy.

Les deux capitaines assermentés sont, à l'instar de tous les capitaines de la CGN, membres du SEV. Ce sont :

- Alain Mathieu, 43 ans, domicilié à Douvaine (France), marié, père de deux filles. Engagé en tant qu'aide-peintre, Alain Mathieu est entré à la CGN le 2 septembre 1991. Il a été

nommé batelier en 1993, contrôleur II en 1994, contrôleur I en 1995, sous-timonier en 1999, timonier en 2000 et enfin timonier pilote en 2006.

- Thierry Pillet, 47 ans, domicilié à Lausanne, divorcé, père d'une fille. Engagé en tant que tapissier, Thierry Pillet est entré à la CGN le 9

juin 1997. Il a été nommé batelier en 1999, contrôleur II en 2000, contrôleur I en 2001, sous-timonier en 2003, timonier en 2005 et enfin timonier-pilote en 2007.

Nombreuses responsabilités

Alain Mathieu et Thierry Pillet ont accédé au rang de capitaines de bateaux, après avoir passé les examens théoriques et pratiques de l'Office fédéral des transports et navigué à satisfaction comme commandants d'un bateau durant plus de 300 jours. Conformément à la réglementation concernant la navigation sur le Léman, les capitaines des bateaux sont habilités à dresser procès-verbal des infractions aux dispositions du règlement et de toutes celles commises à bord des bateaux qu'ils commandent. D'où la nécessité de l'assermentation, au cours de laquelle les nouveaux capitaines promettent d'exercer leurs fonctions en toute conscience et de remplir fidèlement tous les devoirs de leur charge.

Bon vent, Messieurs les capitaines et souhaitons que la saison soit belle !

AC



De gauche à droite : Thierry Pillet, nouveau capitaine assermenté, Michel Bonzon, président du groupement des capitaines CGN, Alain Mathieu, nouveau capitaine assermenté.

Les syndicats manifestent à Budapest

50 000 personnes pour dire NON à l'austérité en Europe

Le 9 avril, 50 000 travailleurs ont manifesté à Budapest contre les brutales politiques d'austérité appliquées dans les États de l'Union européenne (UE), pour des salaires équitables, une Europe sociale et des emplois de qualité. Une délégation d'Unia représentait l'Union syndicale suisse (USS). C'est à l'appel de la Confédération européenne des syndicats (CES), dont l'USS est membre, que cette manifestation a été organisée. John Monk, secrétaire général de la CES, a expliqué que ce n'était pas aux

travailleurs et aux travailleuses de payer le prix d'une crise qu'ils n'ont pas provoquée. En point de mire de ses propos : les ministres européens des finances qui décidaient à quelques kilomètres de la manifestation d'un programme d'austérité antisocial. De fait, ces ministres lient l'aide fournie au Portugal à un programme d'économies qui, des plus violents, touchera d'abord les gens ordinaires, ainsi que cela a déjà été le cas en Grèce et en Irlande.

Ewald Ackermann/fq



Nuages dans le ciel bleu européen : ce sont les petits qui font en premier les frais de l'austérité. A cette manifestation internationale, des délégués d'Unia représentaient l'Union syndicale suisse.

EN VITESSE

SOUTENONS NOTRE COLLÈGUE MENACÉ DE LICENCIEMENT

■ Aïssam Echchorfi, membre du comité de la section VPT tl,



a été menacé de licenciement à cause de son activisme syndical alors que sur le plan professionnel il est nickel (Aïssam est conducteur de bus aux tl). Le SEV vous invite à signer la pétition sur son site Internet qui demande que les Transports publics lausannois retirent leur menace de licenciement.

www.sev-online.ch

NOUVEAU DIRECTEUR AUX ATELIERS CFF DE BELLINZONE

■ Après avoir été à la tête des Ateliers CFF de Bellinzone durant deux ans et deux mois, Sergio Pedrazzini, 47 ans, jette l'éponge. Il avait géré le difficile passage de Cargo à la division Voyageurs de l'après-grève. Les vraies causes du départ de Pedrazzini ne sont pas connues. En dix ans, il a été le septième directeur des Ateliers. Ce qui démontre la rudesse de la tâche. Dès le 6 mai, ce sera Ferruccio Bianchi, 50 ans, qui dirigera ad intérim les « Officine ».

USS: NOUVELLE RESPONSABLE DE LA FORMATION

■ Véronique Polito succédera à Peter Sigerist au poste de secrétaire centrale USS en charge de la formation.



Détentrice d'un master en sciences sociales, Véronique Polito (1977) a travaillé pour diverses organisations

s'occupant du problème de l'asile. Actuellement elle est secrétaire syndicale chez Unia où elle gère les dossiers liés à la formation.



« Je refuserais catégoriquement une concurrence basée uniquement sur des salaires plus bas et des conditions de travail moins bonnes. Ce serait une concurrence faussée. »

Peter Vollmer, directeur sortant de l'UTP et de RMS

Peter Vollmer prend sa retraite

« On ne veut aucun dumping »

Après onze années passées à la direction de l'Union des transports publics (UTP) et des Remontées mécaniques suisses (RMS), Peter Vollmer remet cette double fonction à Ueli Stückberger. contact.sev a rencontré ce pionnier défendant des transports publics de haute qualité, qui a été président de la commission des transports du Conseil national jusqu'en 2007, dans son bureau à Berne.

contact.sev: Pourquoi avoir décidé, il y a onze ans, de devenir directeur de l'UTP et des RMS ? Vous n'aviez jamais été représentant des employeurs auparavant ?

Peter Vollmer: A l'époque le journal du SEV avait dit que j'avais tourné une page.

BIO

Le Dr Peter Vollmer (65) a grandi à Berne, est devenu agent d'exploitation aux CFF puis a étudié, tout en travaillant, la sociologie, l'économie et le droit public. Il a travaillé comme assistant et chargé de cours, journaliste indépendant, observateur international durant les élections, vice-président du PS Suisse (1979-1990) et secrétaire SSP, puis dès le 1^{er} mai 2000, comme directeur de l'Union des transports publics et des Remontées mécaniques suisses. Il prend sa retraite à fin avril 2011. De 1977 à 1986, il a siégé au législatif de la ville de Berne, de 1986 à 1989 il a été député du canton de Berne, de 1989 à 2007, conseiller national (et entre autres président de la commission des transports). Ancien président de la ClTraP, de Pro Vélo, de la Fondation pour la protection des consommateurs et du PS Ville de Berne. Il siégeait également au Conseil de direction de l'Union internationale des transports publics (UITP) et au comité de Login. Il restera vice-président de Suisse Tourisme. Peter Vollmer habite à Berne avec son épouse et a trois fils adultes. Ses hobbies: lecture, course de fond, voyages.

Mais ça n'a pas été le cas, même si depuis lors j'ai représenté les entreprises et donc les employeurs. L'UTP n'est pas une simple association d'employeurs, mais surtout une association professionnelle, qui représente et coordonne les transports publics (tp). J'ai toujours été convaincu de la nécessité de tp forts, dans le sens de la durabilité. J'étais et je suis encore un utilisateur intensif des tp. Je n'ai plus de voiture depuis bientôt 30 ans. Ce changement de rôle n'a jamais été un problème pour moi. Ceci encore moins du fait que les entreprises de transports publics font partie du service public et sont en majeure partie en mains publiques.

Et les remontées mécaniques ?

Ce sont des PME ayant des propriétaires privés et directement soumises au marché et aux influences internationales. Les entreprises de tp doivent surtout lutter pour avoir des moyens publics et les remontées mécaniques pour de bonnes conditions cadre. C'est une autre culture, qui était nouvelle pour moi et qui m'a beaucoup apporté. Je n'aurai pas choisi les RMS si ce poste n'était pas allé d'office avec le poste de directeur de l'UTP. La logique de cette double fonction avait été rediscutée avant mon engagement, comme cela a été le cas cette fois-ci.

Pour quelles raisons ?

Car il y a beaucoup de synergies entre les deux do-

maines, qui augmentent encore. Dans les transports publics, le trafic de loisirs prend une part toujours plus importante, et augmente plus fortement que le trafic pendulaire. Il y a des chemins de fer quasiment uniquement axés sur le tourisme, mais aussi certains actifs dans les deux secteurs et doublement membres. De nombreuses directives concernent les deux domaines, comme les lois sur le transport de voyageurs ou sur l'égalité pour les handicapés. Depuis la réforme des chemins de fer, l'aspect commercial joue un rôle important, dans les tp. Et le réseau de contacts avec les autorités, les politiciens et autres organisations sont utiles.

Quels étaient vos objectifs et lesquels avez-vous atteints ?

Un objectif personnel était de fournir ma contribution au renforcement des tp et des remontées mécaniques, car j'avais le sentiment que ces deux branches étaient importantes pour le pays. Beaucoup de choses ont été accomplies durant les onze dernières années, dont je suis fier. Par exemple, les deux ont créé un fonds pour la formation professionnelle, auquel chaque entreprise verse un montant proportionnel à son nombre d'actifs. Les efforts de formation sont donc financés par tous. Aucune entreprise ne s'est élevée contre cela car toutes savent que le futur appartient aux collaborateurs qualifiés,

également dans les remontées mécaniques. La clé de la sécurité du travail pour les employés réside dans la formation et formation continue. Les syndicats lui attachent malheureusement beaucoup trop peu d'importance.

Le SEV s'est également engagé pour le centre de formation RMS, par exemple.

C'est vrai. Pour le centre à Meiringen, nous avons pu compter sur Hans Bieri du SEV, qui a fait un excellent travail. Mais j'aimerais que les syndicats en fassent un point central de leurs revendications, car une bonne formation est la

« Une bonne formation est la meilleure prévoyance pour la sécurité du travail. »

meilleure prévoyance pour la sécurité du travail.

Combien d'employés ont l'UTP et les RMS ? Et pourquoi n'avez-vous pas de CCT ?

Durant mes années de direction, le nombre d'employés est passé de 20 à 70, sans personnel de milice. Non pas que nous ayons développé un esprit bureaucratique, mais en raison de nouvelles tâches, par exemple la gestion du service direct (auparavant réalisée par les CFF) ou l'édition de l'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire. D'autres collaborateurs ont également été engagés au centre de formation RMS de Meiringen. Les employés n'ont jamais de-

mandé de CCT. Nous avons de bonnes conditions de travail. Les questions de personnel sont régulièrement traitées lors des assemblées générales du personnel. Nous avons une commission paritaire pour la caisse de pension, qui a rejoint Symova.

Quels « chantiers » êtes-vous contraint de laisser à votre successeur ?

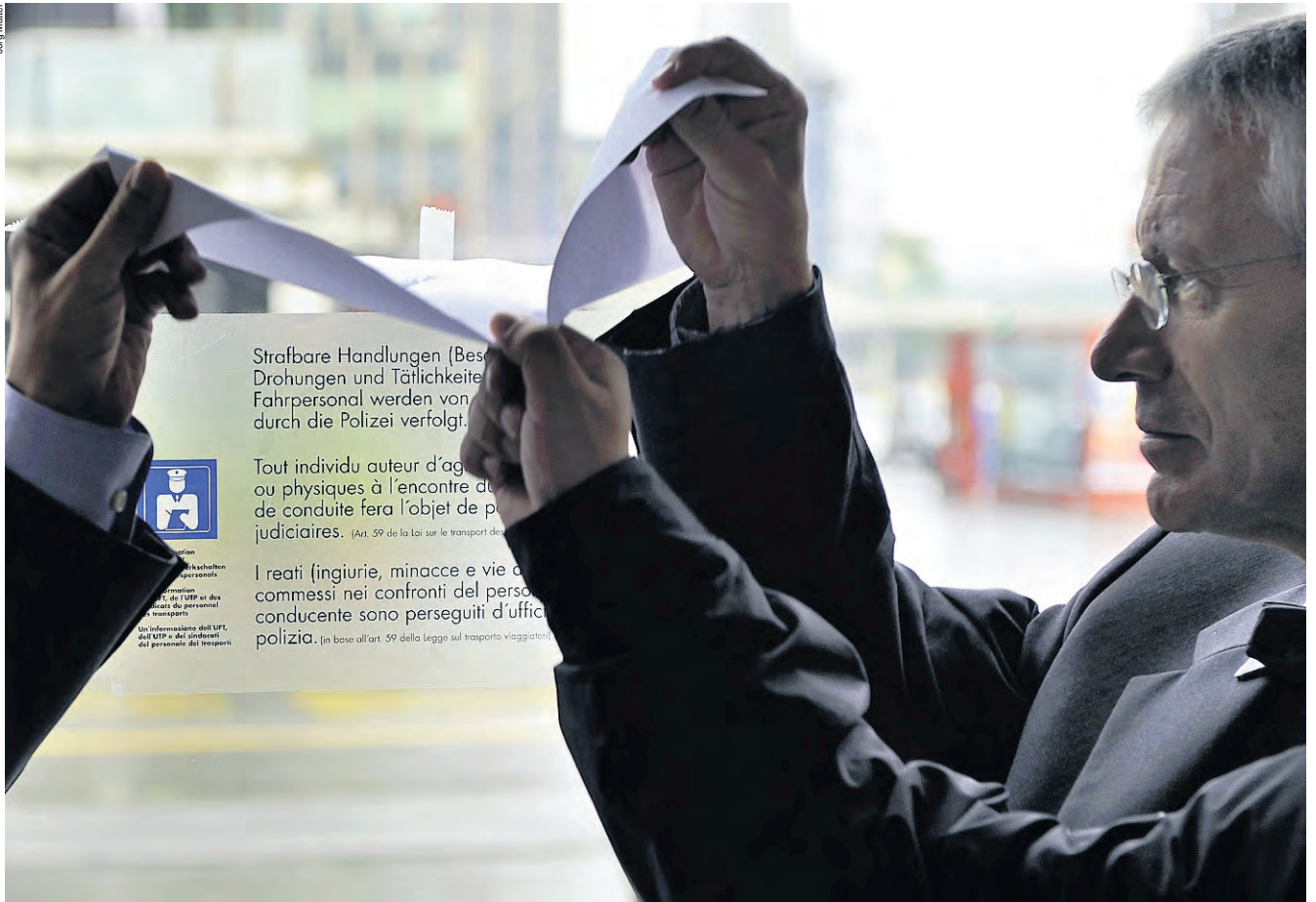
J'aurais espéré qu'on avance plus rapidement en ce qui concerne le nouveau système tarifaire, également pour le e-ticketing. Après des recherches réussies avec des billets munis de chip, il y a environ neuf ans,

nous avons dû laisser le projet « Easy Ride » en suspens, car il aurait été trop coûteux. Aujourd'hui on peut le ressortir du tiroir, car les nouvelles technologies le rende abordable. J'aurais également voulu avancer davantage dans la transmission systématique du système général à la clientèle, par exemple concernant les informations sur les correspondances du trafic longues distances avec des lignes de bus ou sur le trafic de remplacement en cas de perturbations, etc.

Le SEV saluerait une collaboration avec l'UTP dans la négociation de CCT nationales. Pour la mise en place d'une CCT ca-

INTERVIEW

Jürg Matter



A l'automne 2010, Peter Vollmer appose dans un bus RBS, aux côtés de Giorgio Tuti, président SEV et Peter Füglistaler, directeur de l'OFT, le fameux autocollant rappelant l'article 59 de la loi sur les transports de voyageurs. Celui-ci indique que toute agression envers les personnes des transports publics sera poursuivie d'office. C'est la mise en œuvre de ce qui avait été accepté par le Parlement en juin 2006.

dre pour le trafic régional voyageurs, une association d'employeurs de chemins de fer à voie normale a dû être créée. L'UTP ne pourrait-elle pas jouer ce rôle-là ?

L'UTP est certes une association d'employeurs représentant ses intérêts dans la législation, représentant les employeurs dans la commission de la durée du travail, dans les questions de formation, etc. Mais elle n'a jamais prétendu avoir des compétences en matière de CCT. La raison principale est que les CCT doivent se développer du bas vers le haut. Dans le domaine des bus, il y a déjà plusieurs CCT cadre cantonales. J'ai proposé au SEV, il y a dix ans, dans le cadre de l'ouverture des marchés, de définir des limites inférieures pour les conditions d'engagement pour toute la branche des tp, afin d'éviter le dumping. Le SEV avait alors refusé, à ma grande déception.

Vous êtes aussi d'avis que la concurrence ne peut se faire sur le dos du personnel ?

Je refuserais catégoriquement une concurrence basée uniquement sur des salaires plus bas et des conditions de travail moins bonnes. Ce serait une concurrence faussée. Notre branche ne veut pas de cela, elle ne veut aucun dumping. Cela n'améliorerait pas la qualité, qui est ce que nous souhaitons. Avec le mot concurrence, je comprends autre chose : une direction d'entreprise efficace et habile, de meilleures offres, une plus grande proximité avec la clientèle, une concurrence des idées...

Les transports publics suisses risquent-ils le dumping ?

Pas actuellement. On peut dire qu'il n'y en a pas eu jusqu'à présent. Mais lorsque le marché sera totalement ouvert, il faudra prendre certaines mesures. Les

CCT cadre, qui fixent des limites inférieures par branche, pourraient être un instrument, mais il y en a d'autres.

Un autre instrument serait un salaire minimum légal, comme celui que demande l'USS avec son initiative. Afin que cette limite inférieure soit également présente dans les branches sans CCT cadre, comme par exemple les remontées mécaniques...

Je suis sceptique à ce propos, entre autres car un salaire minimum reconnu par l'Etat pourrait engendrer une baisse générale du niveau des salaires. On ne tiendrait alors pas assez compte des situations particulières. Je sais qu'il doit y avoir quelques « contrevenants » dans les remontées mécaniques, ce qui n'est pas bon pour l'image de la branche. C'est pourquoi les partenaires sociaux se sont mis d'accord en Valais pour établir un contrat de travail

normal pour les chemins de fer de montagne. D'entente avec le SEV, nous l'avons pris comme modèle pour un règlement au niveau suisse. Là où ces dispositions ne sont pas atteintes

» Les remontées mécaniques n'ont aucun intérêt à présenter une image de mauvais payeurs, puisqu'elles ont besoin de personnes qualifiées. «

(également dans d'autres cantons), on devra contrôler si les conditions de salaire sont effectivement non justifiées. Les remontées mécaniques n'ont aucun intérêt à présenter une image de mauvais payeurs, puisqu'elles ont elles-mêmes besoin de personnes qualifiées.

Participerez-vous à nouveau au Grand-Prix de Berne en mai (course en ville de Berne) ? Et sinon, quels sont vos projets ?

Vu que j'ai participé aux 29 dernières éditions, je ne

peux guère faire autrement ! Je ferai une coupure nette avec la branche des transports publics. Je garderai mon petit pensum d'enseignement à la Haute Ecole de Lucerne, en management de

systèmes de tp et j'aurai également quelques heures dans la formation en tourisme à Zurich et Lausanne. Je mènerai mon mandat en tant que vice-président de Suisse Tourisme jusqu'au bout et je m'engagerai en tant que président du Conseil d'administration de la chaîne d'hôtel « Ferienverein ». J'aimerais diminuer un peu mes engagements afin de dégager du temps pour des choses que j'ai dû laisser de côté, telles la lecture et les voyages.

Markus Fischer/Hes

Appel du 1^{er} Mai

Halte au dumping ! Des salaires minimums, maintenant !

Comme si de rien n'était, les capitaines d'industrie et les managers de haut vol empochent à nouveau des millions de bonus. Technocrates complices et politiciens inféodés veillent à ce qu'ils puissent se servir en toute tranquillité.

Le résultat ? Jamais les riches n'auront été aussi riches. Jamais le fossé entre l'élite et la population laborieuse n'aura été aussi profond.

En même temps, les salaires des gens ordinaires sont

« Jamais le fossé entre l'élite et la population laborieuse n'aura été aussi profond. »

mis sous pression. Toujours plus d'activités sont externalisées vers des entreprises bon marché. Le chômage reste élevé. Le nombre des emplois temporaires croît massivement. Les salaires des femmes sont à la traîne derrière ceux des hommes. D'un autre côté, les loyers ne cessent d'augmenter, de même que les taxes. Qui plus est, les offensives dirigées contre les assurances sociales se suivent en rangs serrés.

L'Union syndicale suisse (USS) combat cette politique des nantis. Elle veut des emplois sûrs, des rentes et des salaires décents. Et un Etat qui soit performant, en me-

« Il faut, une fois pour toutes, en finir avec les cadeaux fiscaux offerts aux riches, des cadeaux qui se traduisent, pour les gens ordinaires, par des hausses de taxes et une régression sociale à grande échelle. »

sure de compenser les inégalités sociales.

■ En lieu et place de bo-



nus, nous avons besoin de hausses de salaire pour tout le monde. Les salariés doivent être protégés au moyen de salaires minimums. C'est d'ailleurs dans ce but que l'USS a lancé une initiative popu-

laire. Pour près de 400 000 salariés, le salaire minimum légal qu'elle demande – 22 francs de l'heure ou 4000 par mois – sera un apport précieux. Mais les effets de l'initiative iront bien au-delà de la protection contre la sous-enchère salariale et la lutte contre la répartition inéquitable des revenus. Les femmes en particulier, toujours et encore discriminées à

cet égard, en profiteront aussi. Le 14 juin, journée nationale d'action et de grève, nous nous opposerons à cette discrimination salariale et relancerons ainsi l'égalité entre femmes et hommes.

■ Nous n'accepterons jamais que l'on démolisse la Suisse en matière d'AVS, d'AI, d'assurance-chômage et accidents. Nous n'accepterons ja-

mais qu'en Suisse, les personnes socialement défavorisées soient à nouveau contraintes de mendier. Avec notre projet AVSplus, nous voulons combler les manques financiers dont souffrent les bas et moyens revenus une fois à la retraite. Les aîné(e)s doivent pouvoir vivre dans la dignité!

■ Il faut, une fois pour toutes, en finir avec les cadeaux fiscaux offerts aux riches, des cadeaux qui se traduisent, pour les gens ordinaires, par des hausses de taxes et une régression sociale à grande échelle. Les successions importantes doivent être imposées. L'assurance-maladie doit reposer sur un

« L'USS a lancé une initiative populaire. Pour près de 400 000 salariés, le salaire minimum légal qu'elle demande – 22 francs de l'heure ou 4000 par mois – sera un apport précieux. Mais les effets de l'initiative iront bien au-delà de la protection contre la sous-enchère salariale et la lutte contre la répartition inéquitable des revenus. »

financement plus juste et la construction de logements d'utilité publique doit être encouragée.

Nous voulons la liberté, l'égalité et la solidarité pour tous et toutes, dans le monde entier. C'est pourquoi, ce 1^{er} Mai 2011, nous espérons, avec les syndicats d'Afrique du Nord, que le soulèvement des peuples de cette région les conduise à un avenir plus juste.

Union
syndicale
suisse

Suisse romande

Le programme des manifestations du 1^{er} Mai



Fribourg

Dès 11 h Place Georges-Python: apéritif-risotto offerts à tous.

13 h 00 Débat sur le thème de l'égalité.

14 h 00 Prises de parole sur la place Georges-Python. Orateurs: **Anne-Claude Demierre**, conseillère d'Etat; **Fabienne Kuhn**, secrétaire centrale d'Unia; **Marie-Thérèse Weber-Gobet**, conseillère nationale; **Armand Jaquier**, secrétaire régional d'Unia.

18 h 00 Fin de la manifestation.



Genève

Dès 11 h Monument à la mémoire du 9 novembre 1932, Plaine de Plainpalais, allocutions de **Marguerite Bouget**, Syna; **Alexandre Eniline**, Parti du Travail. Apéritif offert.

15 h 00 Départ du cortège du boulevard James-Fazy empruntant la Place des 22-Cantons, puis rue Chantepoulet, rue et pont du Mont-Blanc, place du Port, place Longemalle, rues Basses, rue de la Corraterie, place Neuve, puis arrivée au parc des Bastions.

16 h 00 Allocutions à la Place Neuve, devant l'entrée du parc des Bastions: **Danielle Parmentier**, Unia; **Jean Batou**, Solidarités.

17 h 00 Parc des Bastions **Partie festive**, manège et restauration jusqu'à 23 h 00.

Au crépuscule: projection organisée par Spoutnik.



Neuchâtel

Place au sud du collège Numa Droz.

Dès 11 h 30 Fête populaire avec restauration (sauzisses, côtelettes, etc.).

13 h 30 Départ du cortège.

14 h 30 Discours: **Aïcha Brugger**, permanente à l'Association de défense des chômeurs de Neuchâtel; **Marianne Ebel**, députée SolidaritéS et membre du Collectif 14 Juin; **David Taillard**, président de l'Union syndicale du canton de Neuchâtel.

Dès 15 h 30 Animation musicale et groupes de danses.

19 h 00 Fin de la manifestation.

Le Locle

Par beau temps sur la Place du Marché, en cas d'intempéries à la salle Unia du locle, Crêt-Vaillant 19-21, Le Locle.

11 h 00 Début de la fête, apéro.

11 h 30 Musique.

12 h 15 Repas (cuisine chaude).

13 h 30 Départ du cortège.

14 h 15 Fête, discours, musique.

17 h 00 Fin de la manifestation.

Fleurier

Dès 11 h 00 Place du Marché, rassemblement.

11 h 30 Partie officielle, discours de: **Marlyse Niederhauser**, secrétaire syndicale Unia Neuchâtel; **Florence Nater**, candidate PS aux élections fédérales, Bevaix; **Michel Henry**, militant du Parti communiste français du Doubs; **Cédric Dupraz**, conseiller communal Parti ouvrier et populaire, Le Locle; **Quentin Stauffer**, jeune du Parti ouvrier et populaire, Neuchâtel.

A l'issue des discours, vérée offerte et chanson française avec **Michel Bühler**.



Berne

Biel-Bienne

Dès 10 h 00 Grand brunch familial (gratuit pour les enfants) sur la Place Centrale (tente en cas de mauvais temps).

Discours de: **Daniel Hügli**, président de l'Union syndicale de Biemme-Lyss-Seeland; **Corrado Pardini**, conseiller national, responsable secteur industrie Unia; **Emilie Moeschler**, députée PSR; **Claire Magnin**, conseillère de Ville, Les Verts.

Musique: DixieOnAir (Biel-Bienne).



Jura

Porrentruy

11 h 00 Rassemblement sur la Place de la Gare.

11 h 15 Cortège jusqu'à la patinoire.

Partie officielle, allocutions de **Rosalie Beuret** et **Murielle Macchi-Berdat**, coprésidentes des Femmes socialistes jurassiennes; **François Gérard**, délégué syndical CGT Von Roll Delle.

Animation musicale par Sex Cargo. Boissons, repas à prix populaires, animations pour enfants.

Entrée libre.



Vaud

Lausanne

11 h 00 Rassemblement sur la Place St-François. Départ du cortège vers Ouchy.

Dès 13 h 00 Fête sur la Place de la Navigation à Ouchy. Buvette, stands de nourriture, concerts.

Prises de paroles: **militants des différents syndicats**.

16 h 00 Fin des festivités.

Vallée de Joux

Dès 17 h 00, au centre espagnol du Sentier.

Invités: **Ada Marra**, conseillère nationale socialiste; **Jean Kunz**, secrétaire régional Unia Vaud.

Animation musicale: Gérald Rochat et Jacques Bevilacqua.

Orbe

Samedi 30 avril

10 h 30 Place du Marché: apéritif offert à la population, récolte des signatures pour l'initiative «Salaires minimums» et réponses aux questions

Aigle

Dès 10 h 00 Apéro et séance d'information sur les salaires minimums, au secrétariat Unia d'Aigle, rue du Rhône 14.

Yverdon-les-Bains

Samedi 30 avril

Dès 10 h 30 Rassemblement sur la place Pestalozzi.

Discours: **Ada Marra**, conseillère nationale socialiste; **Genette Duvoisin**, députée socialiste; **Didier Zumbach**, président Unia Nord-Vaudois.

11 h 30 Cortège en ville.



Valais

Sion

Au couvert des Iles.

11 h 30 Ouverture de la journée par **Mathias Reynard**, Jeunesse Unia et Jeunesse socialiste du Valais romand.

Partie officielle. Orateurs: **Valérie Boillat**, syndicat Unia; **Stéphane Rossini**, conseiller national socialiste.

Dès 14 h 00 concert du groupe Fleuve Congo.



» Une réfection du tunnel du St-Gothard est aussi envisageable sans la construction d'un second tube. «

Rapport du Conseil fédéral du 17 décembre 2010

Le projet de réfection du tunnel routier du Gothard suscite un vif débat, surtout dans les cantons d'Uri et du Tessin

Tunnel routier du Gothard, un tube ou deux tubes ?

Dès que le tunnel ferroviaire de base du Gothard sera opérationnel, la Confédération devrait donner son feu vert aux travaux de réfection du tunnel routier. Travaux qui devraient durer quelque 900 jours ! Les cantons d'Uri et du Tessin craignent que leur économie soit étranglée par ce nouveau chantier. La question de la construction d'un deuxième tube routier est remise sur le tapis.

L'actuel tunnel autoroutier du Gothard a été inauguré le 5 septembre 1980. Sa mise en service a bouleversé la donne en matière de trafic entre le nord et le sud de la Suisse et même

de l'Europe. Pour le rail, les conséquences ont été néfastes.

Choix contesté

Le fait d'avoir décidé de construire un seul tube auto-

routier accueillant un trafic bidirectionnel a toujours suscité moult discussions qui sont allées crescendo au fur et à mesure que le volume du trafic augmentait. En 1981, après la première année d'ou-

» Ce tunnel ne sera pas un corridor pour le trafic des poids lourds. «

Hans Hürlimann, conseiller fédéral, le 5 septembre 1980 lors de l'ouverture du tunnel routier du Gothard

verture, moins de 3 millions de véhicules avaient traversé le nouveau tunnel. En 2000, année record, on a recensé 6,8 millions de véhicules ! Aujourd'hui, la moyenne s'est stabilisée à environ 6 millions de véhicules par année. Ce qui correspond à 60% du trafic routier à travers les Alpes suisses. Le tunnel du Brenner reste le transit routier nord-sud le plus fréquenté à travers toutes les Alpes avec 9 millions de véhicules par année.

Transfert modal

La petite phrase reportée ci-dessus, prononcée en 1980 par l'ancien conseiller fédéral Hürlimann, prouve que le transit des poids lourds à travers les Alpes était déjà il y a plus de trente ans un gros sujet de préoccupation. Mais le vœu du conseiller fédéral est resté lettre morte. Dès l'ouverture du tunnel, le nombre de camions qui le traversaient n'a pas cessé d'augmenter. Parallèlement, l'idée d'inciter le transfert des marchandises sur rail a pris de l'ampleur. Le 20 février 1994, le peuple suisse a approuvé – contre l'avis de l'Assemblée fédérale et du Conseil fédéral – l'initiative intitulée «Pour la protection des régions alpines contre le trafic de tran-

sit» (lire encadré ci-contre). Cette initiative visait un double but : transférer les marchandises à travers les Alpes principalement sur rail et interdire l'extension du réseau routier dans les régions alpines. Si les mesures prises pour inciter le transfert des marchandises de la route au rail n'ont pas obtenu le succès escompté, par contre le développement du réseau routier à travers les Alpes a été effectivement stoppé. Un stop confirmé en 2004 par le rejet du contre-projet à l'initiative Avanti qui demandait entre autres de lever l'interdiction de construire un deuxième tube autoroutier sous le Gothard.

Un tunnel sûr ?

Les discussions relatives à la construction d'un deuxième tube ont toujours été également motivées par des critères de sécurité liés au fait que ce tunnel renferme un trafic bidirectionnel. Le 24 octobre 2001, deux poids lourds se sont télescopés dans le tunnel, provoquant un incendie qui a coûté la vie à onze personnes. Le tunnel a été rouvert deux mois plus tard. Des mesures ont dès lors été prises afin qu'une certaine distance soit maintenue d'un véhicule à l'autre et

DES LOIS POUR CANALISER LES TRANSPORTS ROUTIERS ET PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

Le 20 février 1994, le peuple et les cantons ont approuvé l'art. 84 de la Constitution :

Transit alpin

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

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

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

L'application de l'alinéa 2 de l'article 84 sur le Transit alpin est réglé par la **Loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM)** :

Art. 3 Objectif du transfert

1 Pour le transport lourd de marchandises à travers les Alpes par les routes de transit (art. 2 de la LF du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine⁴), l'objectif est de ne pas dépasser 650 000 courses annuelles.

2 Cet objectif doit être atteint au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard.

3 L'objectif doit être respecté de manière durable et ne peut être dépassé que certaines années en raison du développement particulièrement intense de l'économie et des transports.

4 A titre d'objectif intermédiaire, le nombre de courses annuelles ne devra pas dépasser un million à partir de 2011.

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) :

Art. 2 Routes de transit dans la région alpine
Les routes de transit dans la région alpine sont exclusivement : route du San Bernardino ; route du Gothard ; route du Simplon ; route du Grand-Saint-Bernard.

Art. 3 Capacité

1 La capacité des routes de transit ne peut être augmentée.

2 Par augmentation de la capacité des routes de transit, on entend notamment :

a. la construction de nouvelles routes qui, de par leur fonction, déchargent ou complètent les routes existantes ;

b. l'élargissement de routes par des voies supplémentaires.

3 La transformation de routes existantes dans le but premier d'entretenir et de renouveler les routes et d'améliorer la sécurité du trafic, n'est pas considérée comme une mesure visant une augmentation de la capacité.

DOSSIER



Le transfert modal déchargerait les vallées du Gothard du trafic poids lourds (ici Ambrì).

pour réduire la fréquence des croisements entre poids lourds. Mesures qui ont démontré une certaine efficacité. Malgré tout, depuis lors, quatre accidents mortels – dont trois ont impliqué des poids lourds – sont survenus dans le tunnel.

Un tunnel qu'il faut assainir

Comme si les préoccupations liées à la sécurité et aux embouteillages qui ont régulièrement lieu les week-ends et durant les vacances ne suffisaient pas, un nouveau souci est venu se greffer sur ce tunnel autoroutier du Gothard : d'ici dix à quinze ans, il faudra rénover de fond en comble les structures mêmes de ce tunnel. En janvier 2009, la commission des transports du Conseil des Etats a déposé un postulat qui posait plusieurs questions relatives à la réfection, à l'éventuelle construction

d'un deuxième tube et aux divers scénarios sur la manière de gérer le trafic durant les travaux. Le Conseil fédéral a répondu en décembre 2010 par le biais d'un épais rapport: le gouvernement quantifie à 900 le nombre de jours nécessaires à la réfection du tunnel: 900 jours durant lesquels le trafic routier sera interrompu, que ce soit dans un sens ou dans l'autre; les coûts de ces travaux s'élèveront entre 1,2 et 1,4 milliard (voir encadré page 12). Selon le même rapport, pour effectuer les travaux il ne sera pas nécessaire de percer un deuxième tube, dont le coût s'élèverait à environ 2 milliards et dont la construction s'effectuerait trop tard par rapport à la nécessité de réaliser assez rapidement les travaux de réfection. Par ailleurs, un deuxième tube qui permettrait à terme d'augmenter le nombre de véhi-

cules qui transiteraient par le Gothard serait contraire à la Constitution.

Tube de doublement ou de remplacement

Les conclusions du Conseil fédéral ne sont cependant pas partagées par tout le monde. Au Tessin, une initiative parlementaire a été lancée. Elle demande le percement d'un deuxième tube à travers lequel serait dévié le trafic durant les travaux de réfection du premier tube. Une fois que ces travaux seraient terminés, les deux tubes seraient utilisés mais avec possibilité de circuler sur une seule voie, reléguant la seconde au rôle de voie de secours. Ainsi, pour les promoteurs de cette initiative parlementaire cantonale, les capacités ne seraient pas augmentées et cela ne serait donc pas contraire aux articles constitutionnels intro-

duits par l'acceptation en 1994 de l'Initiative des Alpes.

Votations le 15 mai prochain à Uri

Les Urnais quant à eux sont appelés aux urnes le 15 mai prochain. Ils devront se prononcer sur une initiative émanant de la section jeunesse de l'UDC cantonale. L'initiative de la jeunesse UDC demande, à l'instar de l'initiative parlementaire tessinoise, la construction puis la mise en service d'un deuxième tube. Mais le 15 mai prochain, les Urnais devront se prononcer également sur le contre-projet de leur gouvernement qui demande la construction d'un deuxième tube qui répondrait à tous les standards modernes de sécurité et de confort. Ce nouveau tube remplacerait le tube actuel qui serait purement et simplement abandonné. Ce

contre-projet du gouvernement urnais a reçu le soutien du gouvernement tessinois, également inquiet par le projet de fermeture prolongée du tunnel pour raisons de travaux, mais ne voulant pas à terme augmenter la capacité du transit routier.

La solution ferroviaire

Le rapport du Conseil fédéral indique clairement comment il prévoit la gestion du trafic durant les travaux grâce au soutien du rail. La réfection devra avoir lieu après l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du St-Gothard – deux tubes – prévue d'ici 2017. Cette ouverture permettrait de mettre sur pied deux systèmes de trains-navettes. Les voitures seraient chargées sur des trains qui transiteraient par l'actuel tunnel ferroviaire

Suite de la page 11

et les camions seraient chargés sur les trains qui passeraient par le nouveau tunnel de base. Pour l'association Initiative des Alpes, cette solution ferroviaire devrait être prolongée en interdisant de manière définitive le passage des camions à travers le tunnel autoroutier (avec des exceptions pour le trafic local). Cette solution permettrait de réduire les nuisances sur l'environnement aussi bien dans les cantons d'Uri et du Tessin. Elle permettrait aussi de réduire le nombre de travaux qui ont été projetés pour refaire le tunnel routier. Travaux principalement projetés pour satisfaire aux exigences de sécurité induites par le passage des poids

lourds. Enfin, l'absence de camions rendrait plus sûre la circulation dans ce tunnel.

Concrétiser le mandat de transfert

Selon une récente étude présentée par l'Initiative des Alpes, il serait possible d'aménager des terminaux rail-route à chaque extrémité du futur tunnel ferroviaire de base qui permettraient le chargement des camions non pas sur deux mais sur trois trains par heure et par direction. Tout en garantissant l'offre du trafic des voyageurs, le nouveau tunnel de base pourra à lui seul absorber la totalité de la part du Gothard des 650 000 trajets poids lourds annuels qui sont autorisés à franchir les Alpes suisses. Cela permettrait du coup de con-

crétiser le mandat de transfert sur le rail du trafic marchandises à travers les Alpes voulu par le peuple en 1994.

La valse des chiffres

Ces derniers temps d'autres scénarios ont été évoqués. Des entrepreneurs soutiennent qu'un milliard de francs seraient suffisants pour percer un deuxième tube (dans les années 70, le premier tube avait coûté 686 millions). Ce deuxième tube pourrait même être mis en service avant les travaux de réfection.



Le transfert en train permettrait aux chauffeurs poids lourds de faire une pause durant la traversée du futur tunnel de base qui sera long de 57 km.

ENTRE L'OFROU ET L'INITIATIVE DES ALPES, LES AVIS DIVERGENT

L'Office fédéral des routes (OFROU) a mis en ligne sur Internet une série de fiches relatives au projet de réfection du tunnel autoroutier du St-Gothard.

Réfection

Quatre éléments du tunnel nécessitent une réfection : la dalle intermédiaire ; le revêtement de la chaussée ; la ventilation ; l'ouvrage d'évacuation des eaux. De plus, il faut procéder à diverses adaptations en vertu de nouvelles normes : réduire la distance entre les places d'arrêt ; agrandir l'espace utile ; élargir les accotements. Ces travaux nécessiteront 900 jours de travail. S'ils sont réalisés sans interruption du trafic, leur coût s'élèverait à 1250 millions. S'ils devaient être effectués interrompus de juin à septembre, la durée du chantier s'étendrait sur trois ans et demi et le coût s'élèverait à 1420 millions.

Deuxième tube

D'après l'OFROU, le percement d'un deuxième tube avec l'aménagement d'une voie + une voie de sécurité coûterait 2 milliards de francs. Ses coûts d'exploitation et d'entretien annuels s'élèveraient entre 25 et 40 millions de francs par an. L'OFROU prévoit qu'il faut compter entre huit ans et demi et quinze ans pour la planification et la mise en projet d'un second tube sans augmentation de la capacité (en tenant compte des oppositions et recours). La réalisation proprement dite du second tube pourrait durer quelque sept ans. L'OFROU prétend que le percement d'un deuxième tube sans pour autant augmenter la capacité du tunnel autoroutier du St-Gothard pourrait se faire sans modifier la loi. L'Initiative des Alpes a demandé au professeur Philippe Mastronardi, titulaire de

la chaire de droit public de l'Université de Saint-Gall, d'examiner cette question de plus près. Voici ses conclusions :

« La variante d'un « second tube sans augmentation de capacité » est un montage qui n'a pas été envisagé au moment de la promulgation de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM) et qui ne correspond à aucun des cas de figure prévus dans celle-ci. Même en interprétant la LTTM, il n'est pas possible de légitimer cette variante.

Cette variante entraînerait très vraisemblablement un contournement de l'interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit stipulée à l'article 84 de la Constitution fédérale. Elle anticipe donc une traversée à plusieurs voies du Gothard, non admissible au regard du droit constitutionnel. Si l'on veut que cette variante soit réalisée en conformité avec la Constitution, il est impératif d'édicter préalablement les bases légales permettant sa réalisation. Se fonder sur la LTTM pour légitimer une telle variante, c'est interpréter abusivement cette loi et violer l'intention du législateur ainsi que le but constitutionnel. La LTTM doit être complétée par des règles empêchant toute utilisation ultérieure de plus de deux voies de circulation. »

S'agissant de l'option d'un « tube de remplacement », le professeur Mastronardi conclut que celle-ci n'est « pas non plus conforme au contenu de la LTTM » et implique elle aussi de compléter la loi. La construction d'un second tunnel au Gothard rendrait donc impératives des adaptations législatives et/ou une modification de la Constitution.

www.ofrou.ch
www.alpeninitiative.ch

Un deuxième tube = cheval de Troie ?

Toutes les variantes proposées par les diverses autorités respectent, du moins sur le papier, l'interdiction d'augmenter le volume routier du transit alpin, mais ne garantissent pas le respect de la Constitution. Une récente étude commandée par l'Initiative des Alpes juge en effet que le percement d'un deuxième tube, même sans augmentation du volume du trafic, serait inadmissible du point de vue constitutionnel (lire encadré ci-contre). En outre, on peut légitimement penser qu'il serait très difficile de repousser les pressions allant dans le sens d'une augmentation du trafic, surtout lorsque les interminables queues et bouchons se formeront durant les jours de pointe. Avoir à disposition deux voies par tube, mais en utiliser une seule, serait une promesse dès lors très difficile à tenir. Et les conséquences seraient graves : l'augmentation de l'infrastructure rou-

tière a toujours attiré de nouveaux trafics qui saturent les voies d'accès. Pour ce qui est du Gothard, il y a fort à parier que le Sottoceneri serait saturé de véhicules, péjorant encore davantage les dégâts causés sur l'environnement.

Une question de cohérence

Le débat sur le doublement du tunnel autoroutier du Gothard ne doit pas faire perdre de vue les objectifs de la politique des transports voulue par le peuple suisse. Un deuxième tube boosterait le trafic routier. Cela suffoquerait encore davantage les vallées nord et sud qui conduisent au Gothard. La fermeture du tunnel autoroutier pour son assainissement devrait au contraire être la bonne occasion pour mettre sur pied des structures de transfert modal efficaces, grâce notamment au potentiel offert par la future mise en service du nouveau tunnel de base ferroviaire.

Pietro Gianolli/AC

PÉTITION

Le 30 mars dernier, neuf organisations tessinoises ont remis au Conseil d'Etat tessinois une pétition munie de plus de 5000 signatures. Les pétitionnaires ont fait part de leur soutien au projet de la mise en service de navettes

ferroviaires durant la durée des travaux de réfection du tunnel autoroutier. Les pétitionnaires demandent également que la circulation des camions soit interdite dans le tunnel autoroutier, même après la fin des travaux de réfection du tunnel.

SEV

Mardi 17 mai
13 h 30 à 17 h 00
Berne
Centre Unia

■ **Conférence CCT CFF Cargo**

Les délégués sont priés de s'inscrire d'ici le 3 mai.

*Manuel Avallone,
vice-président SEV*

Sections

Jeudi 28 avril
20 h 15
Yverdon-les-Bains
Cabane de l'Ecaille

■ **VPT Nord Vaudois**
Assemblée générale

Nous comptons sur une forte participation de nos membres actifs et retraités.

Le comité

Mardi 3 mai
16 h 30
Genève
Auditorium du Bachet (niveau 0)

■ **VPT TPG**
Assemblée générale

Nous vous proposons l'ordre du jour suivant: communications; rapport annuel du président et point sur la situation de l'entreprise; rapport du caissier et rapport des vérificateurs de comptes ainsi que décharge pour les comptes; statuts; réévaluations de fonction du personnel technique; définitions de roulement pour l'exploitation; propositions et divers.

Venez nombreux à l'assemblée. Nous parlerons de nos statuts et de nos revendications intersyndicales.

Le comité

Mardi 3 mai
19 h 45
Château-d'Oex
Buffet de la Gare

■ **VPT GoldenPass**
Assemblée générale

Voici l'ordre du jour pour l'assemblée générale du 3 mai prochain: 1) Bienvenue; 2) PV de l'AG du 9.12.10; 3) Rapport du président pour 2010; 4) Comptes 2010; 5) Election du délégué des gares; 6) Revendications 2012; 7) Gouvernance d'entreprise, rôle des employés. Invités: H. Bieri, P-A Perri-taz, G. D'Alessandro; 8) honneurs aux défunts; 9) Divers.

Le comité

Mercredi 4 mai
17 h 00
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Vignerons

■ **VPV Lausanne**
Assemblée générale

Nous comptons sur une forte participation de tous nos membres.

Le comité

Jeudi 5 mai
16 h 30
Courtételle
Restaurant de la Croix-Fédérale

■ **ZPV Jura**
Assemblée générale

L'ordre du jour est affiché dans le local de service. Vers 20 h, l'assemblée sera suivie de l'apéritif et du souper habituel. Vos époux(ses) et amis(es) y sont cordialement invité(e)s. D'ores et déjà, chacun est invité à retenir cette date et à y participer. Les collègues retraités sont très cordialement invités. Inscription pour le repas jusqu'au 2 mai chez Maurice Prongué, tél. 076 329 06 92 ou 051 281 68 48.

Le comité

Jeudi 5 mai
20 h 00
Tolochenaz
Salle de l'Ancienne Poste

■ **VPT MBC**
Assemblée générale

Ordre du jour: 1) appel; 2) admissions, démissions; 3) élections d'un membre pour la commission des tours BAM et d'un représentant pour le funiculaire (CG); 4) jubilaires; 5) MBC, pose des autocollants selon l'article 59 de la loi sur les transports publics; 6) situation BAM; 7) situation TPM; 8) situation CG; 9) communications du président et du comité pour le prochain mandat 2012-2016; 10) divers et propositions individuelles. Venez nombreux, votre présence est indispensable! Une verrée sera offerte à l'issue de l'assemblée.

Pour le comité: A. de Giuli, P.-A. Tardy, Y. Berthold, M. Humbert-Droz, S. Chevalier

Vendredi 6 mai
15 h 00
Brügg
Restaurant Jura

■ **LPV Biel-Bienne**
Assemblée générale

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service et il est aussi disponible auprès du président. Au terme de cette assemblée générale un apéritif et un repas seront servis. Les collègues retraités sont également cordialement invités.

Le comité

Vendredi 6 mai
17 h 45
Neuchâtel
Hôtel Alpes et Lac

■ **SBV Région Arc jurassien**
Assemblée de printemps

Notre invité sera Nick Raduner, secrétaire syndical et spécialiste des questions salariales. L'assemblée sera suivie d'un repas. Inscription nécessaire auprès de Jean-Marc Mollard par e-mail: jm.mollard@sunrise.ch

Le comité SBV AJ

Jeudi 26 mai
19 h 15
Berne
Hôtel Bern

■ **SBV Berne**
Assemblée générale

L'assemblée sera suivie par un exposé de Peter Krebs, rédacteur du journal de l'ATE et ancien rédacteur en chef du magazine VIA.

Cordiale invitation à tous nos membres, ainsi qu'aux membres de la section VPV Berne et à tous les syndiqués intéressés.

Le comité

Mardi 7 juin
14 h 00
Berne
Secrétariat central SEV

■ **VPT Services ferroviaires**
Assemblée générale

La convocation et les documents relatifs à cette assemblée générale parviendront aux membres d'ici la mi-mai. Cordiales salutations.

Ferruccio Noto

DÉCÈS

Alexandre Bonzon, agent du mouvement retraité, Yvonand, décédé le 8 avril dans sa 84^e année. Membre PV Vaud.

Jean-Pierre Borel, mécanicien retraité, Prilly, décédé le 9 avril dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Jeanne Briguet, veuve de Gustave, Sierre, décédée le 3 mars dans sa 98^e année. Membre PV Valais.

Verena Cardinaux, veuve de Léon, Port, décédée le 12 avril dans sa 89^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Paul Daflon, monteur de voies retraité, décédé le 26 mars dans sa 92^e année. Membre PV Genève.

Jean Federer, chef de train retraité, Lavey-Village, décédé le 13 avril dans sa 94^e année. Membre PV Valais.

Jeani Marendaz, veuve de Roland, Lausanne, décédée le 9 avril dans sa 74^e année. Membre PV Vaud.

Jean Pfister, monteur de voies retraité, Vallorbe, décédé le 6 avril dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Maria Pic, veuve de Ali, Courfaivre, décédée le 12 avril dans sa 77^e année. Membre PV Jura.

Erwin Weber, monteur de voies retraité, Bière, décédé le 31 mars dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Pensionnés

Mardi
3 mai■ **PV Neuchâtel**
Course pédestre
au Mont-Crosin

Titre de transport: AG ou billet individuel. Prix encaissé pendant le repas comprenant l'apéritif (marcheurs seulement), le repas y compris 2 dl de vin, 2 dl d'eau minérale et café: 35 francs.

Inscriptions jusqu'au vendredi 29 avril auprès de:
Yvan Renevey, téléphone
032 725 62 88 ou e-mail
renevey@net2000.ch

Aller:

Pour les marcheurs, le mardi 3 mai, départ de la gare CFF de Neuchâtel à 8.32, voie 7, La Chaux-de-Fonds arr. 8.59 / dép. 9.13, voie 4, St-Imier arr. 9.28 / dép. 10.05 en funiculaire. Mont-Soleil arr. 10.09.

Parcours pédestre: Mont-Soleil (1180 m) – Sur le Brand (1272 m) – Mont-Crosin (1178 m) 5 km (1 h 15 de marche effective) – courts arrêts auprès de 11 panneaux didactiques – apéritif à l'approche du Mont-Crosin.

Pour les non marcheurs: Neuchâtel dép. 10.32, voie 7, La Chaux-de-Fonds arr. 10.59 / dép. 11.13, voie 4, St-Imier arr. 11.28 / dép. 12.06 en bus. Mont-Crosin arr. 12.17.

12 h 30: repas à l'Hôtel-Chalet Mont-Crosin avec le menu suivant: salade verte, jambon de campagne, rôtis maison, mousse au chocolat.

Retour:

Non marcheurs: Mont-Crosin dép. 15.48 en bus; St-Imier arr. 15.58 / dép. 16.31; La Chaux-de-Fonds arr. 16.47 / dép. 17.01; Neuchâtel arr. 17.29.

Marcheurs: départ vers 14 h 15: Mont-Crosin – Les Envers (1098 m) – Les Breuleux (1020 m), 5 km de marche (1 h 15). Les Breuleux dép. 16.17; Le Noirmont arr. 16.25 / dép. 16.29; La Chaux-de-Fonds arr. 16.57 / dép. 17.01; Neuchâtel arr. 17.29.

Le comité

Jeudi
19 mai■ **PV Genève**
Sortie de section

La sortie de notre section aura lieu le jeudi 19 mai 2011. Destination: Fribourg. Visite à choix: Espace Tinguely ou Musée Gutenberg ou Musée de la machine à coudre et des objets insolites. Les personnes qui ont une carte Raiffeisen la prennent avec elles (musées gratuits). Apéritif et repas de midi au restaurant Punkt/La Grenette. De Genève/Aéroport 9h01, de Genève 9h10 et de Nyon 9h10 (changement à Ls) Arr. Fribourg 10h33. Prix 50 francs par personne.

Inscription: par virement/versement au compte postal (CCP) «SEV Section PV de Genève» 1219 Châtelaine. N° du compte 12-11680-3.

Délai d'inscription: 10 mai 2011.

Le secrétaire, Bob

Mercredi
25 mai
14 h 00
Lausanne
Buffet de la
Gare
Salle des
Cantons■ **PV Vaud**
Assemblée générale
de printemps

Après une ouverture en musique, nous vous donnerons des nouvelles de l'assemblée des délégués et du congrès. Nous vous informerons sur la course du 6 juillet. Un invité animera la deuxième partie de l'assemblée. Venez nombreux.

Le comité

Loisirs

Vendredi
29 avril
19 h 15
Lausanne
Buffet de la
Gare
Grand Salon■ **Club sportif des
cheminots de Lausanne**
Assemblée générale annuelle

Venez nombreux!

www.cscl.ch

ZPV Biel-Bienne

Un comité très soudé

L'assemblée générale de la section ZPV Biel-Bienne a eu lieu le 7 avril à la Salle de la Geno à Nidau.

L'assemblée a débuté à 18 h 10 par les salutations et remerciements d'usage. Le comité a tenu à féliciter les nouveaux membres de la ZPV Bienne pour leur adhésion, il s'agit de: Guédât-Rigolet Eugénie, Vincent Olivier et Richoz Serge.

Elections au comité

Dubois Yannick a été élu secrétaire et Simonin Sébastien membre adjoint. Mischler Ernst sera le nouveau responsable des cartes des tours. Le comité tient ici à remercier ces trois membres pour leur engagement et se réjouit de travailler avec chacun d'eux

Réélections

Les trois membres qui se représentaient pour

quatre nouvelles années ont également été réélus, soit Carmen Schmid, membre de la commission des roulements et du comité, Kocher Sébastien, grand argentier de la section et Frydig Raphaël, vice-président, qui passe au pied levé et en un instant, de secrétaire intérimaire à organisateur d'assemblée, et ceci avec brio. Je tiens ici à les remercier personnellement encore une fois, et leur dire que je suis fier de travailler à leur côté. Merci à vous trois.

Propositions

Pour l'acceptation et l'envoi des propositions, c'est le vote en assemblée qui est légal, les votes et remarques faites par Internet seront ajoutés pour appuyer la demande devant les délégués.

Résultats: les propositions a) «Remise des rotations avant le 30 octobre», b) «Règlementation pour AT à moins de 100%», c)

«Un week-end par mois minimum» et d) «Suppression jours isolés et pas plus de 5 jours de travail de suite» ont été acceptées. La proposition e) «Suppression des tours extrêmes <AT> 60 ans» a été refusée. Les propositions f) «Nouveaux titres de transports», g) «Nouveaux trains» et h) «Nouveaux uniformes» seront transmises à la Cope. La proposition interne à Bienne «Votations des rotations, voix en fonction du % du taux d'occupation de l'agent» a été acceptée.

Comptes

Comptes 2010 et budget 2011: Bessire Denis, membre de la commission de gestion nous donne lecture du rapport de vérification et recommande l'acceptation des comptes. Ceux-ci ont été acceptés par l'assemblée avec remerciements à notre caissier pour tout son travail.

Divers

Les membres présents ont demandé à ce que les non-syndiqués ne puissent plus bénéficier de toutes les informations et avantages mis à disposition par la ZPV Bienne. Le comité devra définir une date butoir à laquelle les non-syndiqués devront soit adhérer à la ZPV, soit renoncer aux prestations fournies.

Information

Une sortie pique-nique sera organisée le 17 juillet prochain. Une invitation sera transmise à tous les AT du dépôt de Bienne. Organisation: Rochat Raphaël, Babey Nathalie.

A 20 h 20 l'assemblée se termine. La prochaine assemblée aura lieu le 30 novembre 2011. N'oubliez pas de visiter le site: <http://ZPV BielBienne.ch>

Denis Babey

Cours syndical mis sur pied par l'ARPIP (Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance) et Movendo (Institut de formation des syndicats)

Processus de liquidation, totale ou partielle, des caisses de pension

Cette journée de formation a pour but d'apporter les éléments pratiques du processus de liquidation d'une fondation, en insistant notamment sur le rôle et les responsabilités des divers intervenants: conseil de fondation, autorité de surveillance, liquidateur/trice, organe de révision, expert, ayants droit, assurés, voire syndicat et ARPIP. Afin d'éviter toute confusion sur ce sujet, nous aborderons également le thème des liquidations partielles qui est toujours d'actualité. Cette journée de formation aura lieu le

jeudi 23 juin à Chexbres, à l'Hôtel Préalpina.
Intervenant: Jean-Claude Prince, spécialiste LPP

Pour les membres SEV, ce cours est gratuit.

Inscriptions: jusqu'au mardi 31 mai auprès de Movendo, place de la Riponne 4, 1005 Lausanne, tél. 021 310 48 70, info@movendo.ch – www.movendo.ch

Rapport sur la séance du Comité central PV du 17 mars 2011

La Caisse de pensions CFF sera bientôt refinancée à 100 %, mais ...

Le 17 mars 2011 à Zurich, c'est aux 25 collègues du Comité central PV (CC), de la Commission féminine PV, de la FARES, de la Commission centrale (Cce) au complet ainsi qu'à trois invités: Esther Geiser (Commission féminine), André Broye (PV Genève) et Vincent Brodard (SEV) que Ricardo Loretan, président central PV, a souhaité la bienvenue pour la première séance du Comité central. Il a adressé une bienvenue toute spéciale à deux nouveaux membres du CC, Rolf Deller et Ueli Röthenmund. Rolf Deller est le nouveau président de la section de Bâle. Ueli Röthenmund a succédé à Willi Fischer qui a remis la présidence de «sa» section d'Argovie après 13 ans de fonction.

Affaires statutaires

Jürg Wälti, président de la Commission de gestion PV en 2010, a présenté le rapport et les propositions de la CdG. Après une courte discussion sur les coûts du cours de caissiers de l'automne dernier, le CC a approuvé ces propositions à l'unanimité, à l'intention de l'assemblée des délégués (AD). Il en a fait de même, par applaudissements, du rapport annuel du président central présenté par Hans Heule.

Le CC a finalement approuvé les propositions d'élections suivantes à l'intention de l'AD: André Broye comme membre suppléant à la CdG-PV, Esther Geiser comme membre de la Commission féminine et Ricardo Loretan comme membre du comité de la FARES.

Règlement de gestion

Josef Bühler a présenté le projet de révision du règlement de gestion PV élaboré avec Egon Minikus et Sergio Beti. Cette révision a été rendue nécessaire par les modifications structurelles survenues au SEV depuis le dernier Congrès ainsi que par les modifications des règles sur la responsabilité dans le droit des sociétés.

Le débat au Conseil national

C'est avec un œil qui rit et l'autre qui pleure que le CC PV a pris connaissance de la décision du Conseil national, en soi positive, de faire verser 1,148 milliard à la Caisse de pensions CFF. Le PC a remercié le SEV et tous ceux qui se sont engagés spécialement (lobbying) pour ce résultat. Un œil qui rit parce que, lorsque l'argent sera arrivé à la Caisse de pensions CFF, elle devrait atteindre un taux de couverture de pratiquement 100%. L'autre pleure parce que ces 100% ne suffiront de loin pas à permettre la compensation de la perte du pouvoir d'achat de nos rentes. C'est une situation intenable au regard du renchérissement intervenu depuis la dernière compensation (2001/2004) et de la dévalorisation de l'argent à attendre vraisemblablement ces prochaines années. Josef Bühler a fait rapport sur le déroulement des débats au Conseil national et a relevé les prises de position positives du PS et des Verts ainsi que du PDC et de quelques PLR. Deux représentants de l'UDC se sont résolument prononcés contre une aide de la Confédération (Schibli, Füglistaller). Ils estiment que le Conseil de fondation précédent a commis des erreurs et ont déclaré que celles-ci auraient, dans l'économie privée, donné lieu à une inculpation. Ils ont estimé aussi que la CP CFF a déjà été financée à 100%, ce qui est faux.

La Conseillère fédérale Eveline Widmer-Schlumpf a impressionné par sa connaissance du dossier et a très bien défendu cet objet. Elle a aussi réfuté l'idée que l'assainissement de la CP CFF pourrait servir de précédent pour entrer en matière sur celui de l'Ascoop/Symova – les bases juridiques sont différentes.

La nouvelle charte SEV qui a été envoyée aux sections pour prise de position a donné lieu à de vives discussions. Le CC a tout d'abord déploré

Charte SEV

La pétence de l'Union des transports publics UTP et non des CFF. Une requête a été déposée au SEV pour les prochaines négociations avec l'UTP. Notre hôte Vincent Brodard s'informerait sur la carte touristique dont le prix est resté inchangé à 100 francs mais que des compagnies de transport ont quittée alors que d'autres sont de nouveaux partenaires.



L'assainissement de la Caisse de pensions CFF a fait l'objet d'un intense lobbying dans les couloirs du Parlement fédéral de la part du SEV.

l'absence des pensionnés et a trouvé que ce document est beaucoup trop long, même dans sa version courte. C'est un recueil de platitudes. Il en ira de ce papier comme de la charte de 1991. Son impact sur le travail quotidien sera nul.

L'ordre du jour présenté de l'AD du 23.05.2011 a été présenté. Madame Margret Kiener-Nellen traitera du thème: «Finances fédérales, perspectives trois ans après la crise».

FVP

L'augmentation de la valeur du Rail chèque de 66 à 100 francs a été bien accueillie par les membres. Toutefois, à chaque réforme des tarifs, cette valeur diminue à nouveau. C'est pourquoi le PC a demandé aux CFF une indexation de ce chèque. Les réductions en trafic d'agglomération, où les bénéficiaires des FVP pouvaient acheter autrefois un abonnement avantageux, sont de la com-

munication. Les partis bourgeois peignent le diable sur la muraille depuis des années à propos de la situation financière de cette assurance sociale. Mais les chiffres disent tout autre chose. Bien sûr qu'il faudra prendre des mesures à cause de l'évolution démographique. Mais en ce moment l'AVS est en très bonne santé. Le Conseil national a heureusement refusé la dernière tentative de révision. En cas d'acceptation, les bénéficiaires de rentes auraient dû supporter des détériorations massives. La compensation automatique du renchérissement tous les deux ans aurait été liée à des conditions qui auraient été très difficiles à remplir. La situation de l'AI est moins favorable. Elle accuse un déficit de 14 milliards.

Le réseautage des organisations de pensionnés, souhaité par la PV, a perdu de son caractère d'urgence pour le moment. Le PC va veiller à ce que ce thème ne soit tout de même pas oublié. L'AVS revient toujours sur le devant de la scène, a déclaré le PC dans ses communications. Les partis bourgeois peignent le diable sur la muraille depuis des années à propos de la situation financière de cette assurance sociale. Mais les chiffres disent tout autre chose. Bien sûr qu'il faudra prendre des mesures à cause de l'évolution démographique. Mais en ce moment l'AVS est en très bonne santé. Le Conseil national a heureusement refusé la dernière tentative de révision. En cas d'acceptation, les bénéficiaires de rentes auraient dû supporter des détériorations massives. La compensation automatique du renchérissement tous les deux ans aurait été liée à des conditions qui auraient été très difficiles à remplir. La situation de l'AI est moins favorable. Elle accuse un déficit de 14 milliards.

Initiative salaires minimaux

Le PC a rappelé une nouvelle fois l'initiative pour des salaires minimaux. Il recommande aux retraités de la si-

gner sans réserve. On ne doit pas en arriver à dépendre de l'aide sociale au lieu de recevoir un salaire correct. Il a aussi annoncé que la mentionné «pensionné» sera apportée au verso de la nouvelle légitimation FVP. Il sera ainsi possible de s'identifier dans les restaurants du personnel. Il y a parfois aujourd'hui des problèmes avec le personnel de service.

AVS

Ernst Widmer a informé sur les activités de la FARES et du Conseil suisse des aînés. Il a rappelé que le bulletin de la FARES est une précieuse source de renseignements. Pour cette fédération, les propositions essentielles pour la 12^{ème} révision de l'AVS, dont les travaux ont déjà été lancés, sont: réaliser l'objectif constitutionnel, percevoir les cotisations AVS sur l'ensemble des revenus (par ex. aussi sur les bonus) et intégrer les caisses de pensions (2^{ème} pilier) dans l'AVS pour constituer une assurance vieillesse unique et intégrale (il va de soi qu'elle garantirait les droits acquis sur les versements déjà effectués au 2^{ème} pilier). Le point fort de la séance de février a été la présentation du «seniorweb». Une participation de la FARES à ce système de formation et de communication en plein développement a été jugée opportune.

Groupe de travail

Pour terminer, Ernst Schäfer a proposé, au vu des difficultés que rencontrent quelques comités de section à trouver des volontaires, d'étudier des alternatives, une professionnalisation, une collaboration avec les secrariats régionaux. Le PC a accueilli favorablement cette proposition et envisage de former un groupe de travail dont Ernst devrait faire partie. Le PC a mis un terme à la séance à 16 h 30, comme prévu, en remerciant tous les participants pour leur participation active.

Walter Saxer/sa

Les CJ à l'honneur

« Les quatre saisons du petit train rouge » à Genève

Tourné durant une année le long des voies du Petit train rouge, le film, on s'en souvient, a fait salles combles tant dans le canton du Jura qu'au Jura bernois. Son passage à la TSR durant les Fêtes de Noël a également touché un large public.

Dès le 27 avril, les Genevois pourront à leur tour découvrir le documentaire de Claude Schauli puisqu'il sera à l'affiche du mythique cinéma Bio à Genève-Carouge. Il devrait en principe être programmé en tout début de soirée (voir le site www.cinema-bio.ch). Rappelons que le film raconte avec poésie et tendresse la vie quotidienne des «Taignons». Dans de magnifiques paysages jurassiens, des personnages pittoresques

nous font découvrir la richesse de leur terroir et de leur patrimoine. Grâce à deux fils rouges: le train des CJ et son charismatique conducteur Olivier Luder, le documentaire nous emmène en balade de La Chaux-de-Fonds à Glovelier et du Noirmont à Tavannes. Dans ces régions, la rudesse du climat contraint les habitants à vivre en harmonie avec la nature et à respecter les traditions qui marquent les saisons. Dans un monde de plus en plus anonyme et dur, les «acteurs» du film défendent d'autres valeurs prônant l'authenticité, la convivialité, la simplicité...

Signalons enfin qu'il sera également à l'affiche du Cinéma Palace de Bévillard le samedi 7 mai à 16 h (voir le site www.cinemapalace.ch). Rappelons que durant le week-end en question, le Syndicat d'initiatives des Franches-Montagnes sera l'hôte d'honneur de la Foire commerciale de Reconvilier.

Verkehrsverbund
Luzern

Passepartout
Einfach gut gelöst.

Der Verkehrsverbund Luzern plant und finanziert den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Per 1. Oktober 2011 oder nach Vereinbarung suchen wir einen erfahrenen

Projektleiter (m/w)

Tarifverbund Passepartout 80–100%

In dieser äusserst umfangreichen Funktion arbeiten Sie auf verschiedenen Unternehmensstufen und in unterschiedlichen Fachbereichen und Projekten. Sie leiten, koordinieren und überwachen – in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen – Massnahmen und Tätigkeiten für den Tarifverbund Passepartout.

Ihre Verantwortung:

- Tarifmanagement (inkl. Zonenpläne, Spezialtickets usw.)
- Verantwortlich für operatives Marketing
- Leitung bzw. Mitarbeit in Arbeitsgruppen und Projekten
- Kundendienst, Controlling, Auswertungen, Reporting
- Stellvertretung Leiter Tarifverbund Passepartout

Ihr Profil:

- Kaufmännische öV-Ausbildung, Weiterbildung in Marketing/Betriebswirtschaft Stufe FA/FH
- Fundierte öV-Berufserfahrung im Aufgabengebiet
- Marketing- und Projekterfahrung
- Flexibler, initiativer Teamplayer mit Organisationstalent, Durchsetzungsvermögen und diplomatischem Geschick

Wir bieten:

- Den Pioniergeist einer neuen Organisation
- Einen vielseitigen Aufgabenbereich in einem kleinen Team
- Hohe Selbständigkeit und Spielraum für Eigeninitiative
- Arbeitsplatz an attraktiver Lage in Luzern

Für Auskünfte und Bewerbung:

Verkehrsverbund Luzern, Albrecht Strohbach, Leiter Tarifverbund Passepartout, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern, Tel. 041 228 47 27
albrecht.strohbach@verkehrsverbund-luzern.ch
www.verkehrsverbund-luzern.ch / www.passe-partout.info

Conseil de santé des drogueries suisses

Une taille sur mesure

Poids de forme

L'art de bien manger

Les personnes qui souhaitent perdre du poids devraient néanmoins continuer de manger de tout.

- Règle n° 1: prendre trois repas principaux et deux en-cas, répartis régulièrement tout au long de la journée.
- Règle n° 2: boire 1,5 à 2 litres d'eau, de tisane non sucrée ou de jus de fruits dilué.
- Règle n° 3: pour peu qu'ils soient répartis correctement et consommés en quantités raisonnables, les féculents, les légumes et la salade, les fruits, les produits laitiers, les douceurs et les snacks salés ont tous leur place dans les menus quotidiens.

Quelques changements dans l'assiette:

Inutile de tout chambouler d'un coup quand on veut changer ses habitudes alimentaires. Mieux vaut essayer de modifier durablement deux ou trois éléments avant d'entreprendre une nouvelle étape.

- Les mets pauvres en graisses manquent souvent de saveur, les relever en ajoutant beaucoup d'herbes aromatiques.
- Remplacer le beurre par de la moutarde, de la crème de raifort ou du séré maigre sur les tartines.
- Préparer la sauce à salade avec du bouillon, du jus de citron et du yaourt nature.



formoline L112

Réduit l'absorption des calories provenant des graisses alimentaires.

formoline L112 est un dispositif médical destiné à soutenir un traitement visant une perte de poids, le maintien d'un poids corporel acquis et la diminution de l'absorption de cholestérol provenant de la nourriture.

La substance active dans formoline L112 fixe une partie des graisses alimentaires. Les calories qu'elles auraient dû apporter ne sont pas incluses dans le bilan énergétique. formoline L112 est disponible en boîtes de 48, 96 et 144 comprimés.

**BON DE
20%**

Vous recevez un rabais de 20% à l'achat d'une boîte de formoline L112. A échanger lors d'un achat dans une droguerie suisse. Rabais non cumulable. Valable jusqu'au 31.5.2011

atout santé



Les conseils de la **droguerie**

Qu'est-ce qui est normal?

Il existe une méthode de calcul très simple pour vous aider à déterminer si vous avez le «bon» poids: Le rapport taille-hanche (RTH ou, en anglais WHR = (Waist-to-hip ratio) s'obtient en divisant la circonférence de la taille par celle des hanches. Plus le RTH est petit, moins les risques pour la santé sont élevés.

	Femmes	Hommes
Poids normal	< 0,8	< 0,9
Surpoids	0,8–0,84	0,9–0,99
Obésité	> 0,85	> 1,0

Vous trouverez des informations complémentaires sur ce thème sur la plate-forme de santé en ligne vitagate.ch/atoutsante.aspx



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

Angle droit

Qu'est-ce qu'un travail convenable?

Ici sont relatés des cas traités par la protection juridique SEV.

Un franc fort, peu de commandes, des réorganisations et des licenciements: il faut désormais souvent se réorienter professionnellement et recommencer un job parfois bien différent...

Lors d'un changement de poste, on ne veut bien sûr pas accepter n'importe quelle place. Que signifie alors un travail convenable? Et y a-t-il des possibilités de refuser un travail non convenable?

Le terme de «convenable» montre bien qu'il n'y a pas de réponse générale possible. On ne peut dire si un travail est convenable qu'en fonction d'un poste et d'une personne donnés. La situation générale de l'employé concerné est donc dé-

terminante. Les offices régionaux de placement (ORP) se basent sur l'art. 16 alinéa 2 de la LACI (Loi sur l'assurance-chômage) pour leur analyses. Les conditions de travail, les capacités de la personne, son âge, son état de santé et son environnement privé sont étudiés. Le centre du marché du travail des CFF (AMC, anciennement NOA) se base quant à lui au chiffre 173 alinéa 2 de la CCT CFF et aux critères suivants: trajet pour se rendre au travail, activité, temps de travail et salaire.

Pour juger si un travail est convenable, il faut comparer le nouveau poste avec l'ancien, en incluant l'environnement personnel du concerné. Plus les deux postes sont semblables, plus le nouveau travail sera convenable. Mais un travail n'est pas forcément convenable si le salaire reste inchangé. Il y a

d'autres critères à prendre en compte, tels les charges physiques et psychiques, les connaissances professionnelles exigées, etc. On peut parler d'un travail convenable lorsque la majorité de ces critères restent similaires.

Refus d'un poste

Que faire lorsqu'on refuse un poste et que ce refus conduit à des problèmes juridiques? L'ORP cesse les versements en raison du refus d'un travail qu'elle juge convenable. Il y a alors possibilité de recours. Cette possibilité existe également contre les décisions du AMC ou des CFF, en passant devant les instances internes puis devant le tribunal fédéral administratif. Pour les autres entreprises de chemins de fer ainsi que CFF Cargo, lorsqu'il n'y a aucune instance interne, on fait recours aux prud'hommes.

La protection juridique SEV a pu empêcher la fin des prestations de l'ORP dans de nombreux cas. Les CFF ont également dû revenir en arrière une fois. Ils avaient considéré une nouvelle place de travail comme convenable,

ce qui n'a pas été accepté par la personne, ni par le SEV, qui a fait recours à l'instance interne des CFF puis au tribu-

nal fédéral administratif, qui a finalement donné raison au SEV.

L'équipe de la protection juridique

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch.

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

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

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 12 mai 2011.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 5 mai à 10 h.

Cela vaut la peine d'entrer au SEV: tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site www.sev-online.ch.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^{ème} pilier.

Règlement de l'action du 11.11.11:

- Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 11.11.11 à l'exception du personnel professionnel SEV.
- La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 11 novembre 2011.
- En date du 11 novembre 2011, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité. Le cumul des prix n'est pas possible.
- Les prix attribués sont les suivants:
Trois membres recrutés = un couteau multifonctions d'une valeur de CHF 80.- ou un bon d'achat à la Coop d'une valeur de CHF 50.-.
Sept membres recrutés = 1 nuit pour 2 personnes (smartbox Hostellerie de Charme) d'une valeur de CHF 200.-.
Onze membres recrutés = 1 iPad 2 d'une valeur de CHF 600.- (ou un bon équivalent dans une agence de voyage).
- Trois séances de remise des prix sont organisées (apéro simple) à Berne, Lausanne et Zurich.



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Rue:

Code postal/Lieu:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Téléphone:

Courriel:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

Signature:

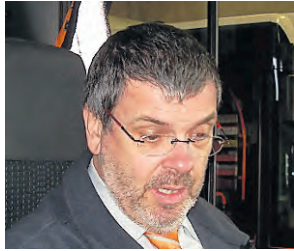
Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!

Envoyer ce talon à: secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58

Le Bantiger est un lieu de surveillance depuis des siècles, et aujourd'hui c'est également une belle balade !

Lieu ancestral allié à la technologie moderne

Christian Kunz nous emmène dans un endroit connu de beaucoup de Suisses, même si tous n'y sont pas encore allés: le Bantiger.



Christian Kunz est chauffeur de bus au RBS (trafic régional Berne-Soleure) et habite à Bolligen. Le point culminant de cette commune de l'agglomération bernoise se trouve à 943 mètres d'altitude et se nomme le Bantiger. Cette colline ou montagne est connue loin à la ronde car une tour émettrice s'y trouve.

Déjà dans la nuit des temps, il doit y avoir eu un refuge car à l'époque du Vieux Berne, le Bantiger était un lieu de surveillance. Ce système permettait de donner l'alarme en cas de danger en peu de temps sur un grand périmètre. Afin de ne pas compromettre cette fonction, aucun bâtiment ne

pouvait être érigé sur le Bantiger, ni aucun arbre laissé sur place, afin de ne pas « boucher » la vue. Cette fonction de transmission des nouvelles est restée d'actualité, même si les arbres sont devenus très grands. De toute façon, c'est la tour domine! La première tour, construite en 1954, faisait 60 mètres de haut et a passé à 100 mètres en 1966. La tour actuelle a été construite dès 1992 et atteint une hauteur de 196,2 mètres. A 42,2 mètres ou 33,7 mètres, selon les sources, s'y trouve une plate-forme panoramique.

Un lieu de calme

Celui qui veut monter sur le Bantiger peut débuter sa ran-

donnée en plusieurs points. Nous vous proposons de prendre le RBS de Berne à Stettlen (départ tous les quarts d'heure).

A Stettlen, suivre les panneaux indicateurs jusqu'au village de Ferenberg et de là monter au Bantiger. Par moments, la montée est assez raide, mais le trajet n'est pas long et accessible également aux familles avec enfants. Il ne faut cependant pas oublier de prendre le pique-nique, car il n'y a aucun restaurant sur le Bantiger. Dans la forêt par contre, on trouve un endroit pour faire un feu et pique-niquer. Ceux qui n'ont pas le vertige n'oublieront pas de monter sur la tour et de profiter de la



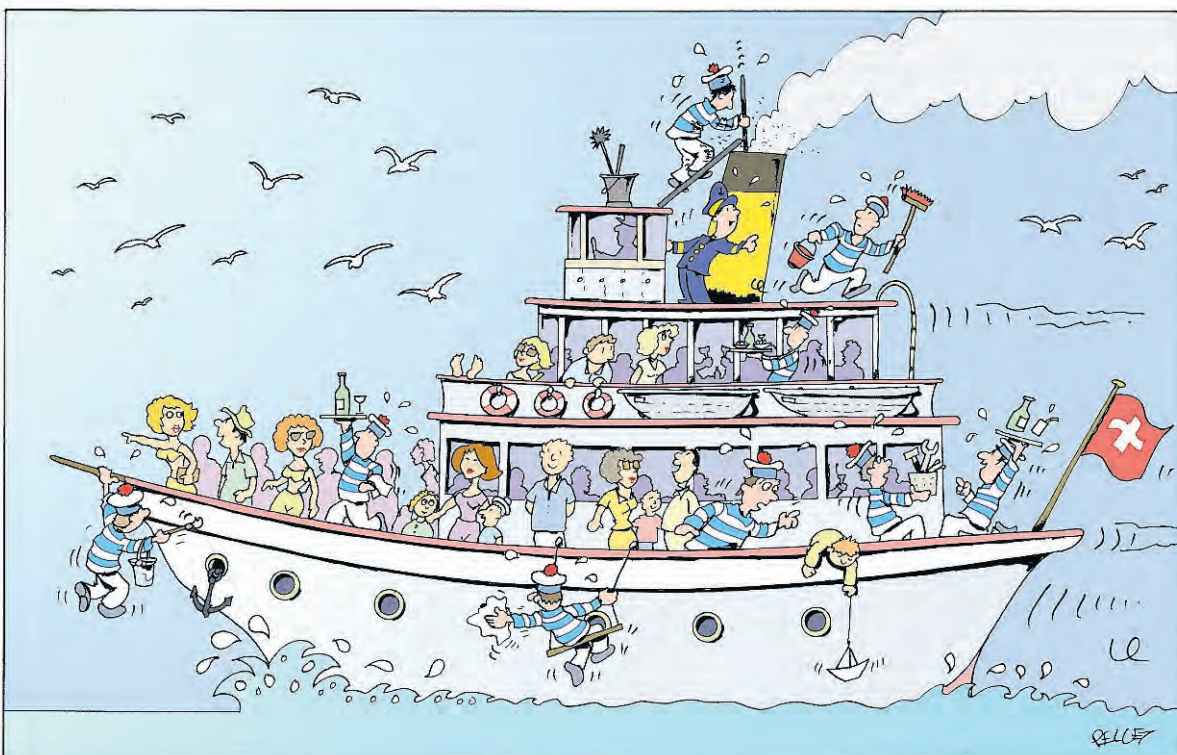
magnifique vue, qui va du Jura aux Alpes, en passant par le Mittelland. Il vaut donc la peine de faire cette excursion par beau temps.

Visite guidée de la tour

Celui qui s'intéresse à la technologie ne trouvera son compte qu'en réservant une visite guidée auprès de Swisscom (pour les groupes), ce qui l'amènera à visiter les ins-

tallations. Et celui qui n'aime pas trop le calme choisira de faire cette balade le jour de l'Ascension (le 2 juin cette année): c'est la fête du Bantiger, avec Ramba Zamba, musique et saucisses sur le grill. La descente nous emmène au « Wegmühle » d'Ittigen, en passant par le village de Bantiger. De là on reprend le RBS pour retourner à la gare de Berne. *pan/Hes*

PELLET PIOCHE: NAVIGATION: C'EST LE DÉBUT DES LONGUES JOURNÉES POUR LES MARINS...



IL Y A 50 ANS

Appel de l'Union syndicale suisse

Cette année, les travailleurs célébreront la fête du 1^{er} Mai avec une certaine satisfaction. L'expansion économique facilite la lutte que mènent les syndicats pour assurer aux travailleurs une participation plus équitable aux fruits du travail de tous. (...) De grandes tâches nous attendent encore. Le problème du logement demeure l'un des plus urgents. (...) L'amélioration des salaires et la réduction de la durée du travail figurent aujourd'hui comme hier parmi les tâches primordiales de l'Union syndicale et des fédérations affiliées. (...) Le problème de l'intégration européenne revêt toujours l'importance la plus grande.

Fermeture du site d'entretien du matériel roulant CFF de Lausanne

Une guirlande de salopettes devenue symbole de solidarité

Grâce à des ouvriers solidaires et courageux, la fermeture du site lausannois s'achemine vers des perspectives professionnelles « acceptables » pour les trois douzaines d'employés qui restent.

Ce qui frappe lorsqu'on pénètre dans les ateliers lausannois d'entretien du matériel roulant de la division Voyageurs CFF, c'est la bonne entente qui règne entre les ouvriers. Assez vite, on remarque que le chef du site, Sylvain Amiguet, est unanimement respecté. Il n'a certainement pas eu un rôle facile à jouer dans le conflit qui a opposé ses ouvriers à la direction des CFF. Rappelons brièvement l'enjeu de ce conflit : en juin de l'année passée, les CFF ont décidé de fermer le site pour fin 2011. Dix mois plus tard, les trois douzaines d'ouvriers qui travaillent encore sur le site ne savaient toujours pas « où ils allaient gigler » et à quelles conditions. Le 5 avril, les ouvriers sont montés au Lœwenberg (centre CFF situé à proximité de Morat) pour faire part de leurs revendica-

tions à la direction des ressources humaines de la division Voyageurs. Au terme d'une séance de négociations qui a eu lieu sur place au Lœwenberg, les ouvriers ont obtenu un certain nombre d'engagements de la part des CFF qui devraient leur permettre d'envisager leur avenir professionnel de manière un peu sereine.

« Il y a eu trop d'hésitations »

Dans le cadre de ce conflit, trois hommes se sont montrés particulièrement solidaires et courageux envers l'ensemble des travailleurs. Ce sont les trois chefs de team Philippe Conti, Patrick Lintanf et Laurent Martin. Lors de l'action syndicale du 5 avril au Lœwenberg, c'est l'un d'eux, Philippe Conti, 46 ans, est né dans la région parisienne. Il a effectué un apprentissage de mécanicien d'entretien à la SNCF. En 1987 il arrive en Suisse et entre aux CFF. Marié, il est le père d'une fille et d'un garçon adolescents. Au Lœwenberg, il n'a pas mâché ses mots. « Cela fait des années

que nous sommes dans l'incertitude la plus totale, qu'on nous trimbale d'une idée à une autre. On nous a fait miroiter des choses qui sont tombées à l'eau, comme le transfert du site à Sébeillon. Maintenant vous avez décidé de fermer pour la fin de cette année. Pour nous c'est un événement brutal. Pourtant, ces dernières années notre site a pris de l'ampleur, cela prouve qu'il y a du travail. Il y a eu trop d'hésitations de la part de la direction de P-OP. Elle a mal géré cette affaire ! »

Une guirlande symbolique

Fallait avoir un certain courage pour tenir ces propos en face de la directrice des ressources humaines, entourée pour la circonstance par son attachée de presse et par divers responsables des CFF dont Männi Haller, l'un des principaux dirigeants de P-OP. Philippe Conti s'est exprimé en portant avec d'autres collègues une corde sur laquelle étaient suspendues des salopettes oranges. Allusion aux salopettes suspendues dans les Ateliers CFF de Bellinzone durant la grève de 2008. Une guirlande devenue symbole de lutte ouvrière.

Une fermeture difficile à vivre

La fermeture à la fin de l'année du site d'entretien de Lausanne où travaillent encore trois douzaines d'ouvriers est « un événement brutal » – pour reprendre l'expression de Philippe Conti – pour chacun d'entre eux, même si les résultats des dernières négociations effectuées entre le SEV et les CFF colmatent les blessures (tous les ouvriers ont reçu la garan-



La guirlande de salopettes, l'idée lancée par les grévistes de Bellinzone est désormais devenu un symbole de lutte syndicale.

tie de retrouver un poste de travail, de conserver le même salaire et toucheront un certain nombre d'indemnités).

« A Chaque départ, c'est un peu l'édifice qui s'écroule »

Dans le car qui a conduit les ouvriers de Lausanne au Lœwenberg, Philippe Conti a raconté combien c'est difficile de vivre la fermeture d'un lieu de travail. « Nous

avons connu ces derniers mois des tensions, des espoirs, des fausses joies, des incertitudes qui se repercutent forcément quelque part sur notre vie de famille. Je suis chef de team. Je peux dire que mes gars se montrent malgré tout ce qu'il arrive d'une extrême correction, ils effectuent leur travail au plus près de leur conscience. Certains collègues sont déjà partis. A

chaque départ c'est un peu l'édifice qui s'écroule. Ce sont des compétences qui s'en vont et ça fait mal de voir des jeunes bien formés quitter l'entreprise. Et pour ceux qui restent, le démantèlement et la fin prochaine de notre site sont, de jour en jour, plus difficiles à vivre. » En ce qui concerne son propre avenir, Philippe Conti retour-

« Je peux dire que mes gars se montrent malgré tout ce qu'il arrive d'une extrême correction, ils effectuent leur travail au plus près de leur conscience. »

nera vraisemblablement au CEG (Centre d'entretien CFF de Genève) où il a déjà travaillé il y a une dizaine d'années. Mais la fermeture du site lausannois lui reste en travers de la gorge. Heureusement qu'il a trouvé dans la course à pied un exutoire pour se débarrasser de sa déception. A. Cherubini



Philippe Conti : « le démantèlement et la fin prochaine de notre site sont, de jour en jour, plus difficiles à vivre ».

Depuis le début de l'année, Rolf Specht est président central de l'association touristique des cheminots suisses (ATCS)

L'ATCS mise sur des offres originales

« Le point fort de l'ATCS, ce sont des voyages en train attrayants sur des lignes peu connues, dans une ambiance agréable et avec un bon rapport qualité-prix », déclare Rolf Specht.

Rolf Specht a grandi à Schaffhouse. Son père, encaveur et négociant en vin, achetait du raisin dans la région et faisait du vin qu'il vendait ensuite. « Mais moi j'avais l'interdiction de toucher à l'alcool jusqu'à l'âge de 16 ans! », précise Rolf Specht. Lorsque, au début des années 60, il doit décider s'il veut reprendre l'entreprise familiale, il renonce à le faire car à l'époque, les consommateurs suisses préféraient les vins de régions plus méridionales. Rolf Specht fréquente alors

l'école des transports de 1964 à 1966 à St-Gall, puis il fait un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF. « Je n'ai jamais regretté cette décision car j'ai toujours aimé cette profession », nous confie le cheminot pensionné. Sa profession l'amène dans des douzaines de gares du troisième arrondissement et il passe aussi une année en Suisse romande, ainsi que quatre ans à la gare principale de Zurich. En 1981, il est engagé au service de planification du travail à Berne. « C'était un travail passionnant et très instructif, cependant je me suis rendu compte que le travail de bureau n'était pas ma tasse de thé. Je voulais retourner dans les gares! »

Retour à Schaffhouse

Il déménage alors dans sa ville d'origine en 1988, lorsqu'un poste est disponible. Dès 1992 il est « inspecteur » de gare à Schaffhouse. La halte obligatoire des trains marchandises pour le contrôle de douane était mise à profit pour effectuer les manœuvres, plusieurs entreprises faisaient fonctionner le secteur du trafic marchandises à plein régime, comme les fabriques SIG et Georg Fischer qui commandaient quantité de transports par rail. Mais ces entreprises ont perdu de leur importance et après la fin des contrôles de douane, la gare de triage ferma. En 1997, après que les CFF aient supprimé, la division d'exploitation centrale et qu'ils aient créé les régions vente et production, Rolf Specht reprend la direction de la centrale d'exploitation de Zurich.

Dès 2001, il travaille comme chef de projet partiel dans le cadre d'une réorganisation qui donne lieu à de nombreuses discussions: le trafic des trains de toute la Suisse alémanique doit à l'avenir être dirigé par une seule centrale d'exploitation (RCC), dont la situation à Zurich ou à Olten est politiquement controversée. Cette question est laissée en suspens par les CFF durant des années, ce qui bloque le team de projet. En 2006,

frustré, Rolf Specht part pour la division Voyageurs et là, il dirige avec enthousiasme le projet sur l'amélioration de la ponctualité. Mais à la longue, le trajet jusqu'à Berne pour aller travailler est fatiguant et en juin dernier, il prend sa retraite anticipée.

Même en étant cadre, Rolf Specht est toujours resté fidèle au SEV dans lequel il a adhéré il y a 43 ans. Il fait partie aujourd'hui de la section PV Winterthur-Schaffhausen.

Dans les années 80 déjà, il est membre du comité central de l'ATCS en tant que responsable pour la France et vice-président central, puis il doit renoncer par manque de temps. Depuis lors il ne participe plus beaucoup aux voyages de l'ATCS et préfère profiter de ses congés en famille. Dans sa jeunesse il a visité tous les continents mais ces dernières années, il n'a presque plus jamais pris l'avion.

Public-cible: les rentiers « rustiques »

Rolf Specht ne se fait aucun souci pour l'ATCS même si celui-ci perd constamment des membres, principalement à cause des suppressions de postes aux CFF et parce que les voyages en groupe ne sont plus à la mode, et aussi parce qu'avec l'internet, il est beaucoup plus facile d'organiser un voyage. « Nous n'avons pas de problèmes financiers et les gens se sentent bien chez nous. Ce climat doit être conservé. » Mais ce serait une bonne chose que les sections où il manque des membres au comité fusionnent entre elles.

Rolf Specht pense que les rentiers et les rentiers « rustiques, qui aiment voyager en groupe » restent le public-cible de l'ATCS. Dans son offre, il veut miser sur des destinations qui ont fait leurs preuves, des voyages en train pas trop longs, un peu spéciaux, en Europe. « Et comme nous sommes une organisation à but non-lucratif, nous remettons nos éventuels bénéfices directement à nos membres ».

Markus Fischer/Hes



« Les encorbellements sont typiques de Schaffhouse », explique notre guide Rolf Specht.

BIO

Rolf Specht (63 ans) a grandi à Schaffhouse. Il a suivi l'école des transports de St-Gall puis a fait un apprentissage comme agent du mouvement. En tant que remplaçant il a travaillé dans beaucoup de gares, dont Grandson en 1972/73. En 1977 il est devenu remplaçant du sous-chef à la gare principale de Zurich et en 1979, chef de bureau au secrétariat. En 1981, il a pris un poste au service de planification du travail à Berne et en 1988, il est retourné à la gare de Schaffhouse, dont il était inspecteur de 1992 à 1997. Il a ensuite dirigé la centrale d'exploitation de Zurich et dès 2001, il a collaboré au projet « Rail Control Center ». Dès 2006, il a été responsable de l'amélioration de la ponctualité à la division Voyageurs. Depuis juin 2010 il est à la retraite. Au début de l'année, il a repris la présidence centrale de l'ATCS où il était déjà actif dans le comité dans les années 80. Il habite à Beringen SH avec sa femme Irène et ils ont trois enfants adultes. Ses hobbies sont la cuisine, les vins de la région (et les vendanges), son chien et les voyages.

ACCENT SUR LES VOYAGES UN PEU SPÉCIAUX

L'association touristique des cheminots suisses (ATCS) a été fondée en 1948 avec l'objectif d'organiser pour les cheminotes et cheminots des voyages bon marché et spéciaux. Au début 2011 elle comptait 9378 membres répartis dans 29 sections régionales. Celles-ci offrent à leurs membres des manifestations sociales et des voyages en Suisse et dans les pays voisins. Les grands voyages internationaux sont organisés par l'agence de voyage SERVRAIL. Cette dernière est membre du fonds de garantie suisse (qui assure l'argent des voyages) et a la forme juridique d'une SARL. C'est une organisation à but non-lucratif dans laquelle beaucoup de tâches sont effectuées bénévolement. L'agence de voyage est tenue par deux employés à temps partiel qui travaillent également au BLS dans la vente, ainsi que par les membres du comité central de l'ATCS. Ce dernier s'occupe aussi de la direction administrative de l'association entière et soigne les contacts avec des associations proches d'autres pays, toutes organisées dans la Fédération internationale des associations touristiques de cheminots (FIATC). Le secrétaire général de la FIATC est toujours Hermann Nann, qui a transmis au début 2011 la présidence centrale de l'ATCS à Rolf Specht. L'administrateur de SERVRAIL est le membre du comité central Richard Steiner. Les voyages de l'ATCS sont également ouverts aux non-membres et sont publiés sur le site www.servrail.ch, quelques uns d'entre eux paraissent régulièrement dans le contact.sev. En 2010, SERVRAIL a organisé 30 voyages qui ont compté 1168 participants. Les sections ont pour leur part mis sur pied 185 voyages avec 5953 participants.

Fi/Hes