

contact.sev

tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: contact@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Caisse de pension

Urs Niklaus, directeur de Symova, s'exprime sur l'avenir de Symova et du deuxième pilier en général.

Pages 6-7



Balade dans la région des Trois-Lacs

C'est l'été, la saison des balades douces au soleil. *contact.sev* vous propose une superbe évasion entre Neuchâtel et Morat via le canal de la Broye sur un bateau de la LNM.

Page 18



Rencontre

Gilbert Ploujoux a publié le premier tome de l'histoire des transports publics genevois.

Page 20

Consultation sur le contreprojet à l'initiative de l'ATE « Pour les transports publics »

Le SEV dit «Oui, mais...»

Il est nécessaire d'investir davantage dans l'infrastructure ferroviaire et d'injecter jusqu'à 500 millions de francs par an pour l'exploitation et l'entretien du réseau existant. Le financement n'est pas assuré à l'heure actuelle. Afin d'asseoir l'exploitation, la

maintenance et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sur de solides bases financières, le Conseil fédéral entend créer un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et générer des recettes supplémentaires. Dans sa réponse à la consultation sur

le contreprojet de l'initiative « Pour les transports publics », le SEV salue la direction prise par le Conseil fédéral, tout en y apportant quelques corrections.

Pages 10 - 11 - 12



Le réseau ferré helvétique devient saturé, des investissements pour développer son infrastructure sur le long terme sont indispensables.

TOCO: DÉLAI PROLONGÉ

Afin de donner à nos collègues des CFF davantage de temps pour poser des questions et s'entretenir avec la hiérarchie, les CFF et les partenaires sociaux ont décidé de prolonger le délai de signature de la lettre d'information et de dépôt d'une requête de prise de position. La nouvelle échéance est fixée au **15 septembre 2011**. Le personnel dispose ainsi de plus de temps pour discuter du contenu de la lettre d'information et de sa description de poste avec sa hiérarchie.

Pages 2-3

Chemins de fer du Jura (CJ)

Solidarité avec les conducteurs du train rouge des CJ



Dans le cadre de l'assemblée générale des CJ, des membres de la section VPT Jura sont intervenus pour revendiquer une amélioration salariale pour tous les conducteurs de train des CJ. Une revendication justifiée par les changements survenus dans la profession et par l'absence d'augmentation salariale depuis de nombreuses années.

Page 8

EDITO

DE L'IMPORTANCE D'ADHÉRER À UN SYNDICAT FORT ET BIEN ORGANISÉ

Mettre en place un nouveau système salarial pour 25 000 hommes et femmes est un processus difficile et complexe, jalonné par de nombreuses incertitudes. Il faut tenir compte d'un nombre si élevé de critères qu'il est presque impossible d'appliquer ce nouveau système de manière exacte du premier coup pour tout un chacun.

C'est pour cette raison qu'au SEV nous avons mis en place cet été une permanence dont les services s'avèrent, jour après jour, fort utiles. On nous pose un nombre infini de questions et on nous fait part de nombreuses incertitudes que nous comprenons parfaitement. Par contre, nous avons nettement moins de compréhension lorsque les CFF ne respectent pas leurs engagements. C'est la raison pour laquelle, la semaine passée, nous avons eu un entretien serré avec la direction de l'entreprise sur la manière de poursuivre la mise en œuvre du nouveau système salarial. La prolongation du délai de recours était la mesure qui s'imposait. Notre service d'assistance continue à rester à disposition de tous nos membres. Il démontre l'importance d'adhérer à un syndicat fort et bien organisé. Cela ne vaut naturellement pas uniquement pour nos membres qui travaillent aux CFF, mais également pour tous ceux et toutes celles qui travaillent dans des ETC au sein desquelles nous pouvons faire valoir un fort taux de syndicalisation.

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

BÂLE-MULHOUSE

■ A cause de nouveaux accords internationaux, les employés de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse risquent de voir leurs conditions de travail détériorées s'ils devaient passer sous le régime du droit du travail français. Pour éviter cela, la Suisse doit conclure un accord avec la France. C'est la raison pour laquelle le personnel concerné a lancé une pétition. SEV-GATA nous invite à signer cette pétition. Elle est disponible sous <http://bit.ly/kikl18> ou www.sev-online.ch

GESTL LAUSANNE

■ Tout le comité de l'équipe du GESTL, vous souhaite de passer un excellent été. Nous serons heureux de vous retrouver à la rentrée le jeudi 25 août. Nous vous demandons, d'ores et déjà, de réserver votre soirée du vendredi 30 septembre, pour notre grande ouverture, où nous marquerons les 105 ans de la cave avec un délicieux repas. *Votre comité GESTL*

ECHCHORFI PAS FINI

■ Le 23 juin, devant l'Office cantonal de conciliation, la direction des Transports publics de la région lausannoise (tl) n'a pas eu d'autre choix que de retirer sa requête déposée contre le SEV. Les tl n'ont pas pu prouver que le SEV violait ou avait l'intention de violer la convention collective de travail dans le cadre de la défense du collègue Aïssam Echchorfi menacé de licen-



ciement à cause de ses activités syndicales. Le 30 juin, au Tribunal des prud'hommes, les deux parties n'ont pas réussi à trouver un terrain d'entente. Une nouvelle séance aura lieu à une date qui n'est pas encore fixée. En attendant, le comité de soutien à Aïssam Echchorfi multiplie les actions. Sur la photo, le conseiller national Eric Voruz distribue des tracts sur la place St-François à Lausanne. A sa droite Aïssam Echchorfi.

L'application du système salarial des CFF soulève de nombreuses questions

Prolongation du délai pour

Le SEV exige de stopper le processus et les CFF accordent une prolongation de délai : l'introduction du système salarial ne se fait pas sans frictions.

«Les choses ne se passent pas du tout comme elles devraient», a constaté le SEV il y a deux semaines. Il décide alors de demander aux CFF de stopper l'introduction du nouveau système de salaire. Le SEV a décidé de poser cette exigence car il s'avère que la condition de base n'est pas respectée: les CFF ne peuvent pas tenir leur promesse de répondre en l'espace de deux jours à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs qui demandent leur description de poste actualisée.

Descriptions de postes pas remises à jour ou en cours d'élaboration

Lorsque le SEV a reçu une lettre d'un domaine de l'infra-

structure annonçant que toutes les descriptions de postes étaient seulement en train d'être modifiées et qu'elles ne seraient pas disponibles avant la fin août, le moment était venu de tirer la sonnette d'alarme.

«Nous respectons le contrat que nous avons signé, mais les pannes que les CFF se permettent dans l'application du système ne nous encouragent pas à leur faire confiance, bien au contraire», déclare le vice-président SEV Manuel Avallone. Souvent, trop souvent, les descriptions de postes ne sont pas prêtes, ou pas actualisées. Pour le SEV, de nombreuses questions se posent: les attributions n'ont-elles pas été faites sur la base des descriptions de postes actuelles? Mais alors quelle était la base pour décider des attributions? Comment un collaborateur ou une collaboratrice peut faire une requête motivée d'ici la mi-août si la base n'existe pas encore?

Attributions sans base

Toutes les attributions sont remises en question par le SEV aussi longtemps que les descriptions de postes ne sont pas prêtes partout. Ces descriptions doivent être actualisées et correspondre à ce qui est prévu par le nouveau système salarial.

«Dans la description de poste, il doit être clairement précisé de quelle fonction il est question et dans quel niveau d'exigences le poste est classé. La description de poste doit être adaptée au nouveau système salarial et elle doit bien entendu faire une liste précise des tâches et des responsabilités de la personne concernée», ajoute Manuel Avallone.

Les CFF voient les choses autrement. Pour eux, cela n'est pas un problème si les attributions ont souvent été faites sur la base de descriptions anciennes.

Le calendrier n'est pas réaliste

Lors de deux rondes de discussions avec les syndicats, il

a été clairement établi qu'une application selon le tempo prévu par les CFF n'était pas possible. Le délai a donc été prolongé au 15 septembre, que ce soit pour le renvoi de l'accord écrit dûment signé, ou pour faire une requête motivée en cas de désaccord.

«Nous devons employer ces deux mois supplémentaires pour obtenir partout les documents de base nécessaires pour les attributions; nous pourrions ainsi conseiller nos membres en connaissance de cause, pour les éventuelles démarches à entreprendre ensuite», déclare Manuel Avallone.

Grande insatisfaction

Il semble en tous les cas que les CFF devront compter avec une avalanche de requêtes dans le cadre du droit d'être entendu: «un grand nombre de personnes qui ne sont pas d'accord avec leur classification profitent des consultations au SEV. Même là où les descriptions de postes existent, les gens ont sou-

Rapport de la CSI sur la répression des droits syndicaux dans le monde

90 assassinats, 2500 arrestations, 5000 licenciements

Chaque année, la Confédération syndicale internationale (CSI), dont l'USS fait partie, dresse l'impressionnante liste des violations des droits syndicaux sur la planète. Dans son rapport pour l'année 2010, c'est à nouveau la Colombie qui se retrouve en première place, avec 49 assassinats de syndicalistes!

La triste leçon de ce rapport sur les actes antisyndicaux commis en 2010 dans 143 pays peut se résumer ainsi:

- 90 assassinats de syndicalistes, dont 45 pour la seule Colombie;
- 75 menaces de morts;
- 2500 arrestations au moins;
- 5000 licenciements au moins pour cause d'activité syndicale.

Les tendances mises en exergue dans ce rapport incluent le non-respect des législations du travail par les gouvernements, le manque d'aide au financement de l'inspection ou de la protection, l'absence des droits et les abus à l'encontre des travailleurs et travailleuses migrants dans le monde entier ainsi que l'exploitation de la main-d'œuvre principalement féminine dans les zo-

nes franches d'exportation. Au Moyen-Orient, le rapport de 2010 dépeint un tableau des gouvernements qui tentent de réprimer leur peuple engagé pour l'amélioration de sa vie au plan économique et de l'empêcher de le faire au moyen d'une représentation syndicale, de hausses de salaires et de la négociation collective. La répression des activités syndicales libres a en effet aussi été l'une des racines des révoltes dans les pays arabes.

En Europe aussi

Mais en Europe non plus, aucune raison de se vanter à ce chapitre. Les mesures d'austérité prises par de nombreux gouvernements pour com-

battre les importants déficits dus à la crise économique et financière mondiale ont eu des conséquences néfastes pour de nombreux travailleurs et travailleuses: baisse des salaires, remise en question de rentes, coupes budgétaires... La situation des syndicats est restée particulièrement difficile en Ukraine, en Russie, en Biélorussie et en Turquie.

La présence peu glorieuse de la Suisse dans ce rapport s'explique principalement par les reproches de licenciements antisyndicaux et d'absence de protection spéciale pour les délégué(e)s des salarié(e)s qui lui sont faits.

*Ewald Ackermann,
rédacteur de l'USS/ta*

clarifier les choses

COMMENT CELA SE PASSE-T-IL MAINTENANT AVEC L'ACCORD ÉCRIT ?

Voici ce qui a changé :

Il n'y a plus de délais séparés pour retourner l'accord écrit dûment signé en cas d'accord avec la classification, ou si une requête est déposée en cas de désaccord : le délai est fixé au **15 septembre** dans les deux cas. Jusqu'à cette date, chaque collaboratrice, chaque collaborateur doit retourner l'accord signé ou alors faire une requête écrite.

Et ce qui ne change pas :

- **Ne rien signer** avant que toutes les questions aient trouvé leur réponse ;
- Chercher le dialogue avec les chefs, demander les documents manquants (lettre-type sur www.sev-online.ch) ;
- En cas de besoin, contacter le SEV et prendre rendez-vous pour une consultation ;
- Si, d'ici au 15 septembre, il n'y a pas de motivation suffisante et convaincante pour justifier la classification, une requête écrite doit être faite dans les délais (sur demande, le SEV met à disposition des éléments de textes).

vent l'impression que leurs tâches effectives ne correspondent pas à ce qui est décrit sur le papier » précise la vice-présidente SEV Barbara Spalinger, résumant ce qu'il ressort du service d'assistance judiciaire.

Parfois se sont même les chefs de team qui viennent aux infos

Le secrétaire syndical Arne Hegland, qui s'occupe à Zurich des consultations mais aussi de prodiguer des con-

seils dans les teams, complète en disant : « souvent, une personne vient pour représenter tout son team, et parfois ce sont même les chefs de team qui viennent et remettent en question la classification de tout leur équipe. »

Parfois, il suffit que le secrétaire SEV explique au membre lors de la consultation le système salarial en détails, et qu'il lui montre comment la classification a été faite. Mais bien souvent,

nos conseillers et conseillères constatent que la documentation des CFF n'est pas complète ou que les attributions ne peuvent pas être expliquées de manière évidente. Dans de tels cas, il ne reste plus d'autre possibilité que de recommander au membre de faire une requête aux CFF. Pour cela, le délai est maintenant fixé au 15 septembre, il y a donc tout le temps.

Peter Moor/MV

PHOTO DE LA SEMAINE : LES CONDUCTEURS ROULENT POUR LES FESTIVALS



En ce début de mois de juillet, saluons les conducteurs de bus VMCV qui sont mis à contribution par le Montreux Jazz Festival. Ils assurent de nombreuses courses supplémentaires pour faire la navette entre les parkings aménagés en périphérie et la Maison des Congrès (photo). Dès le mardi 19 juillet, ce sera au tour des conducteurs des trains NStCM - que nous saluons également - de transporter les festivaliers du Paléo.

Cette Europe qui déraile...

Depuis les années 90, au nom du développement du transport ferroviaire, la commission des transports s'entête à vouloir libéraliser tout le secteur. Libéraliser, c'est permettre au secteur privé de développer ses activités en concurrence notamment avec le secteur public. L'idée est que tout ce qui peut être rentable pour un acteur privé doit pouvoir être privatisé.

En date du 24 mai, j'ai eu l'occasion d'assister en direct aux débats de la commission des transports à Bruxelles. Au menu du jour, la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire avec comme contenu : la scission totale entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs, garantir l'accès de façon non discriminatoire aux services ferroviaires (ateliers, gares, énergie, etc.), introduction d'un service minimum pour empêcher les grèves et, enfin, favoriser le recours au partenariat public-privé. En préambule de leurs interventions, les eurodéputés ont constaté l'échec du processus de libéralisation jusqu'à ce jour. En effet, la part du transport dévolue au rail recule toujours par rapport à la route. La solution ? Libéraliser encore et toujours plus...

Le fait que la gestion de l'infrastructure et l'exploitation du réseau se retrouvent au sein d'une même société peut, selon l'Europe, fausser la concurrence et empêcher le bon fonctionnement du fameux « marché ». Pour l'Europe, seul le marché peut et doit redynamiser le rail. Parmi les nombreux désavantages de cette scission, je noterai notamment la diminution programmée des investissements, les coûts engendrés par les problèmes de coordination et de communication entre les acteurs et surtout la diminution de la fiabilité et de la sécurité du réseau.

Malheureusement, la tragique expérience britannique n'a pas servi de leçon aux dirigeants européens. Aux dires des experts, la scission entre l'utilisateur de l'infrastructure et le gestionnaire est la pire mesure prise en Angleterre. Après 4 accidents graves, dus entre autre à de sérieuses négligences dans l'entretien, il a fallu renationaliser le réseau.

L'exemple à suivre est celui des dockers. Alors que l'Europe leur réservait un sort similaire, ces derniers ont résisté. Tout comme pour le chemin de fer, le seul gagnant de la libéralisation était le secteur privé. Les dockers ont réussi à se mobiliser pour exiger le retrait de ces projets. En 2003, le parlement a rejeté le projet. Le secteur est resté public. La voie à suivre pour les cheminots européens : se mobiliser et s'unir au-delà des frontières.

Olivier Barraud

Le territoire comme ressource d'intérêt général

Pas étonnant qu'on s'y sente à l'étroit: la Suisse est un petit pays. Son territoire mesure tout juste 41 300 km², la moitié de l'Autriche pour une population presque aussi nombreuse. Et encore, un bon quart du sol suisse est improductif, pour cause de rocs et de neige ou de lacs et de rivières. Quant au reste du territoire, il se partage pour l'essentiel entre surfaces boisées (41,3%) et agricoles (49,6%).

Les infrastructures, les constructions et les autres aménagements (parcs urbains, installations sportives, etc.) occupent ensemble une superficie somme toute minime: 280 000 km², soit seulement 9,1 % des zones utiles ou 6,8% de tout le territoire national. Mais cette portion s'accroît constamment, au rythme que certains jugent inquiétant d'un mètre carré par seconde, soit 60 hectares par semaine ou 31,5 km² kilomètres carrés par année.

Particulièrement dense en ville, l'occupation du sol se fait plus extensive dans les campagnes et même dans les régions périurbaines où se produit une certaine dispersion de l'habitat et des activités, phénomène communément dénoncé sous le nom de « mitage ».

Depuis plusieurs dizaines d'années, conformément à son mandat constitutionnel, la Confédération tente de mettre



de l'ordre dans l'aménagement du territoire suisse. Mais elle peine à s'imposer dans un domaine qui reste fondamentalement de la compétence prépondérante des cantons et connaît les effets de l'autonomie des communes, habilitées à décider de l'affectation de leur précieux sol. Après moult essais jamais transformés, l'Office fédéral du développement territorial a pu enfin mettre en consultation, tout au long du premier semestre de cette année, un véritable Projet de territoire suisse (PTS), élaboré par une organisation tripartite regroupant des représentants de la Confédération, des cantons, des villes et des communes.

Cette large entente préalable laisse attendre une bonne réception du PTS, qui énonce clairement les principes d'un développement durable du territoire et analyse lucidement les principaux défis des vingt à trente ans à venir: une population qui vieillit mais n'en va pas moins passer le cap des neuf millions d'habitants d'ici 2030, un nécessaire dépassement des frontières institutionnelles, une densification de espaces bâtis en ville et une maîtrise plus efficace de l'étalement urbain. Enfin, autre exigence majeure, il s'agit de faire face à une croissance continue de la mobilité des gens et des marchandises, tous modes de déplacement confondus.

Dans cette perspective, le développement des infrastructures de transports collectifs, ferroviaires et urbains notamment, s'affirme comme une priorité. Il en coûtera, nous le savons, des milliards à la collectivité, pour un rendement mesurable en qualité de vie et d'environnement plutôt qu'en termes strictement économiques et financiers. Il en va de même, à une plus modeste échelle évidemment, pour l'encouragement de la mobilité douce et des solutions alternatives au transport privé motorisé. Il vaut mieux le savoir et le vouloir plutôt que de se contenter de discourir.

Les bonnes intentions qui s'expriment tout au long du PTS sont sans doute sincères. Mais suffiront-elles à l'emporter sur les intérêts des détenteurs d'immeubles, de terrains constructibles et de bâtiments? Comment faire, dans un pays où la propriété est garantie par la Constitution, pour que les rapports entre valorisation, investissement et spéculation s'établissent en fonction des besoins de la population et des impératifs du développement durable? Le PTS ne fournit pas de réponse à ces questions que le législateur doit traiter dans le sens de l'intérêt général. Mais on peut espérer qu'en cette année d'élections et de surchauffe immobilière dans la majeure partie de ce petit pays, le Projet de territoire suisse soutiendra la réflexion sur une meilleure utilisation du précieux sol helvétique.

Yvette Jaggi

Conseil national

Rentes AVS

Une pause qui permettra aux actuels et futurs rentiers et rentières AVS de reprendre leur souffle : la commission du Conseil national compétente sur ces questions conseille de ne pas commencer par de nouvelles dégradations en matière de rentes AVS, ainsi que le proposent les deux conseillers aux États bourgeois Forster et David (SG), à savoir : abandonner l'indexation des rentes et relever à 65 ans l'âge de la retraite des femmes.

Pour l'Union syndicale suisse (USS), il n'est pas question d'affaiblir l'AVS. « Qui-conque connaît la réalité actuelle concernant les bas et moyens revenus en Suisse sait qu'aucune coupe dans les rentes n'est supportable pour eux, tout aussi peu qu'un relèvement de l'âge de la retraite ne saurait entrer en ligne de compte au vu de la situation sur le marché du travail », a déclaré Paul Rechssteiner, le président de l'USS.

com.

La Cope Infrastructure CFF s'est constituée

Augsburger président

Lors de la séance plénière du 29 juin 2011, la Cope Division Infrastructure a procédé à la constitution avec la participation des nouveaux membres élus: président Fritz Augsburger (ancien); vice-président Patrick Bellon; secrétaire Walter Buchmann (ancien).

Les collègues ci-après ont été élus en qualité de responsables des groupes de travail: Social: président: Mani Schaffer; vice-président: Alex Bringolf. Protection de la

santé/Sécurité au travail: président: Erich Baumberger; vice-président: Hanspeter Eggenberger. Participation: président: Michele Corletto; vice-président: Rudolf Maeder. Les membres de la Cope Infrastructure sont à disposition de tout le personnel CFF en tant que représentants compétents et vont s'efforcer de représenter professionnellement et avec engagement les intérêts des collaboratrices et collaborateurs.

com.

RHB

La conférence CCT des Chemins de fer rhétiques (RhB) a dénoncé la convention collective de travail. Les délégués syndicaux revendiquent un meilleur système salarial. Ils demandent également que l'on révisé les systèmes d'évaluation du personnel et d'aménagement du temps de travail. Le 60% du personnel des RhB est syndiqué au SEV. La balle est dans le camp du conseil d'administration de la compagnie rhétique qui peut décider s'il veut aller vers une épreuve de force ou vers des négociations.

Réouverture de la ligne ferroviaire Belfort-Delle (-Delémont-Bienne) annoncée pour l'automne 2015

Le TGV bientôt à portée de train des Jurassiens

Le comité de pilotage de la réouverture complète au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Belfort-Delle-Bienne (COFIL) s'est réuni, le vendredi 10 juin 2011, en préfecture de Région Franche-Comté à Besançon. Des décisions importantes témoignant de l'avancement de ce projet ont été prises. La question de l'aménagement des passages à niveau a trouvé son épilogue en permettant de réduire les impacts d'insertions urbaines et environnementales, ainsi qu'en diminuant les coûts par rapport aux premières variantes. L'accent sera mis sur le bouclage du plan de financement et la définition précise des horaires. Il sera également recherché une manière innovante d'exploiter la ligne en tenant

compte de son caractère transfrontalier. La date de réouverture de la ligne a été fixée à l'automne 2015.

Décisions du Comité de pilotage franco-suisse

Réuni sous la présidence du Préfet de Région et en présence, en particulier, de la Présidente du Conseil régional de Franche-Comté, du Président du Conseil général du Territoire de Belfort, des représentants de la Confédération suisse et de la République et Canton du Jura (Suisse) et suite aux propositions de Réseau Ferré de France, le Comité de pilotage (COFIL) :

- a validé le budget prévisionnel de l'opération s'élevant à 95 millions d'euros aux conditions économiques

de décembre 2009, soit environ 113 millions d'euros à la mise en service ;

- a pris connaissance du programme de sécurisation des passages à niveau (12 sécurisés à niveau, 6 fermés, 2 dénivélés), l'accent ayant été porté sur l'amélioration de la sécurité routière aux abords des passages à niveau (PN). Le coût de ce programme est plus faible que dans les premières évaluations et il présente un plus faible impact sur l'environnement et le bâti. C'est sur la base de cette nouvelle situation que les études d'avant-projet seront terminées d'ici à la fin de l'année 2011 ;

- a mandaté un groupe de travail chargé de boucler le plan de financement, notamment, en engageant l'éla-



La ligne Delle-Belfort a été abandonnée en 1992. Depuis, à plusieurs reprises, des cheminots jurassiens ont lancé plusieurs actions de débroussaillage de la ligne – en collaboration avec leurs homologues français – afin de signifier aux autorités qu'ils tenaient à la réouverture de cette ligne.

« Enfin une volonté commune claire et nette »

David Asséo, chef du Service des transports de la République et Canton du Jura, travaille depuis plus de dix ans sur le projet de réouverture de la ligne Delle-Belfort. Il a même participé aux actions de débroussaillage de cette ligne abandonnée à la nature depuis 1990. Actions qui étaient mises sur pied par des cheminots jurassiens afin de faire avancer le schmilblick. Il ne cache pas sa satisfaction suite aux décisions prises par le comité de pilotage dont il est l'un des acteurs.



David Asséo : « Cet accord est un bel exemple de concordance transfrontalière. »

De ce côté-ci de la frontière, nous avons d'abord dû convaincre les CFF et l'OFT, ce qui est fait depuis un certain nombre d'années. Par contre, du côté français, les décisions ont été plus longues à prendre. C'est compréhensible, ce tronçon se trouve à 100% sur le territoire français, la prise de conscience de l'important potentiel du rail est plus récente et il leur a fallu surmonter des obstacles financiers, mais aussi techniques comme la question des passages à niveau.

Satisfait de cette décision ?

Enfin nous avons une volonté commune claire et nette de tous les acteurs impliqués dans ce projet pour le faire aboutir à une date qui a été fixée : l'automne 2015. Cet accord est un bel exemple de concordance transfrontalière.

Cela fait plus de dix ans que l'on parle de la réouverture de cette ligne ferroviaire Delle-Belfort. Quels ont été les principaux obstacles à surmonter ?

La réouverture aura lieu fin 2015 alors que le TGV fera halte à Belfort dès le mois de décembre prochain. Y aura-t-il possibilité pour les Jurassiens de rejoindre la gare TGV en transports publics durant ces quatre années d'attente ?

Bien sûr, nous avons déjà commencé à travailler sur cette alternative. Une première décision a été prise : tous les trains CFF de la ligne Delémont-Porrentruy-Boncourt circuleront jusqu'à Delle. Actuellement nous sommes en pourparlers avec nos partenaires français pour la mise en place de bus chaque heure entre la gare de Delle et la gare TGV de Belfort-Montbéliard.

Paris va donc se rapprocher du Jura...

Oui, le premier train partira à 4h42 de Delémont et on sera à Paris à 8h35, soit en moins de quatre heures !

Propos recueillis par Alberto Cherubini

boration d'un accord de financement international franco-suisse. La Confédération a informé les partenaires du fait que sa contribution serait plus élevée grâce à l'indexation de la somme votée en 2005 ;

- a décidé d'engager la finalisation de l'exploitation de la ligne, tant en matière d'horaires que de responsabilités de l'exploitation, notamment en envisageant des systèmes innovants compte tenu du caractère transfrontalier de la ligne ;

- a constaté avec satisfaction que les travaux anticipés en gare TGV de Belfort-Montbéliard, décidés lors du dernier COFIL le 1^{er} octobre 2010, ont été réalisés ;

- a pris acte que les travaux sur la partie suisse de la ligne seront effectués durant l'été 2012 ;

- a fixé à l'automne 2015 l'objectif de réouverture de la ligne.

L'effet TGV

Pour rappel, la réouverture du tronçon Belfort-Delle (20 km) de la ligne internationale Belfort-Delémont-Bienne (100 km) au trafic voyageurs vise à la diffusion des effets du TGV Rhin-Rhône dans le nord Franche-Comté

et sur l'axe canton du Jura-Bienne en Suisse, à l'établissement de relations transfrontalières, de Belfort à Bienne, et en direction de Berne et Neuchâtel par correspondance, ainsi qu'au renforcement de desserte périurbaine au sein de l'agglomération de Belfort-Montbéliard. Pour atteindre ces objectifs, il est prévu de créer, grâce à la réouverture de la ligne et dans le cadre du cadencement du réseau régional, les dessertes ferroviaires suivantes : un aller/retour par heure entre Belfort et Bienne en Suisse desservant, sur le territoire français, les haltes de Belfort, Danjoutin, Belfort-Montbéliard TGV, Morvillars, Grandvillars, Joncherey et Delle. Aux heures de pointes, un aller/retour supplémentaire par heure entre Belfort et Delle desservant 5 gares.

Pour cela, il est nécessaire d'électrifier la ligne, de créer les haltes ainsi que la liaison entre le train régional (TER) et le TGV en gare de Belfort-Montbéliard TGV et de sécuriser les passages à niveau. Les travaux de liaison dans la gare TGV sont réalisés en partie préalablement à la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, pour éviter des surcoûts.

com.



» Une génération perçoit ses prestations tandis que la génération suivante doit se préoccuper de comment elle peut les payer. «

Urs Niklaus, directeur de Symova

Urs Niklaus s'exprime sur l'avenir de Symova et le deuxième pilier en général

« Le 2^e pilier a un avenir ! »

Il y a une année, Symova était créée sur initiative d'entreprises qui ne voulaient plus prendre part au naufrage de l'Ascoop et qui ont donc décidé de créer une nouvelle fondation, qui fournisse une prévoyance sûre, en se fixant des objectifs financiers stricts.

contact.sev: Symova n'existe que depuis une année. Où en est-on actuellement ?

Urs Niklaus: les entreprises affiliées croient en Symova, notre taux de couverture est bon. Nous sommes sur le bon chemin.

L'Ascoop sera dissoute. Tout baigne donc ?

Tout n'est pas encore réglé. Le liquidateur mandaté par l'Office fédéral des assurances sociales est encore en plein travail. Il y a des entreprises pour lesquelles une solution doit encore être trouvée, avec le fonds de sécurité.

Etes-vous personnellement soulagé que l'Ascoop fasse tout bientôt partie de l'histoire ancienne, puisque ce nom est toujours mis en relation avec un mauvais management ?

On ne fait pas toujours la distinction entre ce qui a été fait jusqu'en 2003 et la suite. Nous avons déjà très tôt fait remarquer que l'Ascoop ne pouvait pas survivre ainsi. C'est pourquoi je défends le fait que Symova

n'est pas simplement la fondation qui succède à l'Ascoop: c'est une fondation nouvelle !

Qu'est-ce qui a changé, puisque l'adresse, le numéro de téléphone, le directeur et les membres sont les mêmes ?

De graves fautes ont été commises dans l'Ascoop. Les entreprises affiliées alors et leurs représentants, ainsi que les syndicats portent là une certaine responsabilité partagée. On voulait payer plus de prestations pour moins de cotisations. Puis nous avons réalisé des coupes et notre travail a porté ses fruits. Symova n'existe que parce qu'il y avait des entreprises qui étaient satisfaites de l'évolution et voulaient continuer sur la même voie, mais sans le lourd passé de l'Ascoop. Nous avons gardé adresse et numéros de téléphone pour des raisons pratiques. C'est le nouveau nom qui symbolise le nouveau départ.

Symova est une fondation collective, les entreprises ont des

situations différentes en matière de prévoyance. Que signifie cela pour vous, en tant que directeur de l'ensemble ?

C'est déjà le cas depuis 2006, que les entreprises affiliées aient chacune leurs propres mécanismes de prévoyance. Notre but est que les entreprises puissent concevoir un plan de presta-

» Notre travail a porté ses fruits. «

tions individuel, qui correspond à leur politique sociale et en matière de personnel. C'est certes relativement exigeant mais cela doit faire prendre conscience aux entreprises: « c'est notre caisse de pension et c'est nous qui décidons comment elle fonctionne ». Nous amenons des prestations de services, telles l'administratif et les placements de fortune.

Quelques entreprises de Symova montrent qu'il est possible de s'assainir seules. Est-ce que cela ne porte pas préjudice à la demande d'argent à la Confédération (demande

similaire à celle de la caisse de pension CFF) ?

Les questions de politique et de financement relèvent des entreprises. Nous ne pouvons ni ne voulons nous y immiscer. Je regrette en tout cas qu'on n'ait pas réussi à faire valoir nos droits face à la Confédération. Mais apparemment,

les moyens nécessaires à un financement étaient disponibles dans certaines entreprises. Cela concerne également les quelque 80 entreprises qui ont quitté: elles ont toutes dû financer leur entrée dans une autre caisse ! Il y a d'autres entreprises par contre pour qui le chemin de l'assainissement est semé d'embûches.

Symova ne va donc plus tenter d'obtenir un montant de la Confédération, comme cela a été le cas pour la caisse de pension CFF ?

Ce n'est pas la tâche de Symova, comme ça n'était pas celle de l'Ascoop. Nous pouvons soutenir la demande par des faits mais nous ne pouvons pas demander de l'argent. C'est la responsabilité des entreprises et de leurs propriétaires. Mais la Confédération, les cantons et les entreprises se sont toujours renvoyé la balle à ce sujet.

Salueriez-vous l'obtention d'un soutien pareil à celui obtenu par la caisse de pension CFF ? Bien sûr ! Selon moi, il n'est pas évident pour une entre-

BIO

Urs Niklaus est âgé de 52 ans. Il a dirigé la caisse de pension Ascoop depuis 2003 et dirige actuellement Symova depuis juillet 2010. Employé de commerce à la base, il s'est ensuite formé comme comptable, dans la gestion du personnel et dans la prévoyance. Il a travaillé longtemps à la Ville de Bienne. Après un crochet par la gestion de fortune à la banque Julius Bär, il a commencé à travailler pour l'Ascoop. Il est marié et père de deux enfants. Il consacre ses loisirs à sa collection de disques et écoute du rock et des groupes des années 60 et 70.

prise de transport concessionnaire de trouver les moyens nécessaires à un assainissement en étant dépendante des indemnités qu'elle touche.

Comme toutes les caisses de pension, Symova voit les rendements sur le marché des capitaux diminuer et les individus devenir de plus en plus vieux. Quelle est la solution ?

Nous avons perdu du capital dans les dix dernières années, il s'agit maintenant d'accepter la réalité. Si nous voulons conserver les mêmes prestations, il faut amener davantage de moyens. L'alternative, que je ne trouve pas adéquate, serait de travailler plus longtemps. L'important est qu'on prenne des mesures

66 ENTREPRISES – 10 000 ASSURÉS – 1,7 MILLIARD DE FRANCS

66 entreprises comprenant environ 6500 assurés actifs et environ 3500 rentiers sont affiliées à la fondation collective Symova. Avec une fortune de plus de 1,7 milliard de francs à gérer, elle est une des plus grandes institutions de prévoyance de Suisse. Son taux de couverture se situe en moyenne à 92 %, avec un écart allant de

80 à 112%. Afin d'assurer les rentes à long terme et de financer les espérances de vie qui augmentent, le conseil de fondation a décidé de diminuer le taux de conversion progressivement. Actuellement, on discute des possibles mesures d'accompagnement afin de ne pas charger encore plus les actifs: par

exemple, un taux de conversion différent pour la partie obligatoire et pour la partie subobligatoire ainsi que la création de provisions pour des mesures de compensations lors des pertes futures. Les décisions concernant ces mesures doivent être prises cet été.

pmo/Hes

INTERVIEW



Urs Niklaus
dans la salle de
conférence de Symova.

efficaces et qu'on ne se laisse pas aller à rêver.

La tendance est donc, en résumé, qu'on doit payer des cotisations plus élevées pour obtenir des rentes plus basses ?

C'est malheureusement ainsi ! Lorsqu'on a introduit

» **Maintenant, ces rêves s'écroulent !** «

l'AVS, l'âge de la retraite coïncidait plus ou moins avec l'espérance de vie. Cela signifie qu'on devrait recevoir aujourd'hui l'AVS à l'âge de 81 ans... C'est la même chose pour les caisses de pension : c'est « chouette » de devenir plus vieux mais cette période doit être agréable. C'est pourquoi je travaille d'ailleurs avec conviction dans cette branche. Et il n'y a rien d'autre à faire que d'économiser davantage durant la période active.

Cela signifie concrètement que c'est la génération actuellement entre 50 et 65 ans qui « trinque » : les plus âgés ont profité et les jeunes ont encore le temps ?

C'est ainsi. Il y a une génération qui a fixé ses rentes, rentes totalement méritées.

Mais ces gens deviennent de plus en plus âgés sans que des moyens supplémentaires soient mis à disposition. Ceci est donc financé par les générations suivantes, qui paient des cotisations d'assainissement, doivent assumer les diminutions du taux de conversion, et n'ont guère de chance d'économiser davantage dans les années qui leur restent. A vous aussi on a fait des promesses concernant les prestations auxquelles vous auriez pu vous

attendre à 60 ans : et ces rêves s'écroulent ! Chez les jeunes on a encore le temps de corriger les choses et, qui sait, peut-être que le marché se comportera différemment à l'avenir...

Est-ce que ce serait plus juste si les rentiers ne recevaient que ce qui est réellement financé ?

Personnellement, je trouverais cela correct. Contrairement à l'AVS, premier pilier, qui est basé sur la solidarité, le deuxième pilier est lui basé sur le capital, et chacun reçoit ce qu'il y a mis. Si nous parlons aujourd'hui de délais d'assainissement de 10 ou 15 ans, et que nous comptons encore quelques années ensuite pour refaire les réserves de fluctuation, il y aura un transfert : une génération perçoit ses prestations tandis que la génération suivante doit se préoccuper

de comment elle peut les payer.

Revenons en arrière, en 1985, lors de la création de la prévoyance professionnelle : que feriez-vous autrement ?

Un système avec un taux technique très bas serait juste. Si on commençait aujourd'hui, je serais pour un taux technique de 1 à 2%. Cela donnerait clairement des rentes plus basses mais qui pourraient être améliorées dans les bonnes années, avec le versement des excédents.

Franchement, est-ce que le 2^e pilier a un avenir ?

Je l'espère fortement ! Le concept des trois piliers qu'on connaît en Suisse est une chose extraordinaire. Nous ne nous en soucions pas suffisamment à l'heure actuelle. On ne veut pas adapter ce qui a été fait en

1985 sur base de l'espérance de vie d'alors. Ce serait dommage si on n'y arrivait pas, car ce système a apporté un peu d'aisance, en particulier parmi les petits revenus.

Que répondez-vous à une personne de 25 ans qui vous demande si elle recevra un jour une rente ?

C'est difficile de répondre ! La prévoyance professionnelle est obligatoire depuis 25 ans, et fonctionne à beaucoup d'endroits depuis bien plus longtemps – l'Ascoop aurait bientôt eu 80 ans ! – avec un bon système qui a duré des décennies, et qui a commencé à vaciller depuis peu. J'espère vraiment qu'on retrouvera un équilibre afin d'assurer un certain bien-être également aux jeunes générations.

Interview : Peter Moor/Hes

Assemblée générale des actionnaires des Chemins de fer du Jura

Des chiffres rouges à l'image de la couleur des trains et un carton jaune de la section VPT Jura

L'assainissement de la caisse de pension est la principale cause des chiffres rouges de l'exercice 2010 des CJ. Et le non-réajustement des salaires de tous les conducteurs de train est la cause du carton jaune donné à l'entreprise par la section VPT Jura.

Les CJ bouclent l'année 2010 avec un déficit de CHF 432446 sur un bilan global de 28 millions de francs, contraste plutôt singulier par rapport aux années précédentes. Présentant les comptes aux commanditaires et actionnaires réunis le 22 juin dernier à La Chaux-de-Fonds, Georges Bregnard l'admet, ce n'était pas un grand cru ! Le directeur assure que l'entreprise maintiendra le cap des investissements, notamment par l'acquisition de nouvelles rames ferroviaires à voie métrique (2015), la modernisa-

tion des gares de Glovelier (2012) et du Noirmont (2013). Il est aussi étudié la possibilité de traverser la ville de La Chaux-de-Fonds en site propre. En 2010, la compagnie a transporté 1 529 000 passagers et augmenté ses recettes de 4%. L'offre s'est améliorée entre Saignelégier et Glovelier avec trois liaisons supplémentaires. Le trafic marchandises, bois et déchets ménager, atteint 100 250 t. L'évacuation des déchets chimiques de Bonfol engendrera un trafic d'environ 150 000 t.

Exercices acrobatiques

Les charges du personnel (154 employés, + 3) atteignent CHF 15 544 000.- (+ CHF 866 000.-). L'assainissement de la caisse de pension Symova sera difficile. Un degré de couverture de 100% reste un objectif ambitieux. Un degré de couverture à 100% (2010, 84,43%) doit combler le découvert de 6,3 millions de francs. La cotisation d'assainissement atteint 9,5%, dont 6,5% à charge de l'employeur. Avec



un renflouement de 3,3 millions prélevés sur les réserves ces deux dernières années, l'exercice atteint ses limites et pourra difficilement se répéter sans le soutien des pouvoirs publics, à l'image de la CP/CFF. Maxime Jeanbourquin, président du CA, cons-

tate qu'il est fait peu de cas des zones de petites et moyennes villes et des régions de montagne dans la planification nationale du développement des transports publics. La mise en réseau entre les grands centres du pays et les relations vers l'extérieur (ligne TGV) oublie les compagnies « comme la nôtre, vouées à la communication intrarégionale ». La politique offensive pour consolider l'entreprise demeure. La jonction vers Delémont (3^e rail) trouve toute sa justification tant pour inscrire la

ligne Delémont-Saignelégier -La Chaux-de-Fonds comme la colonne vertébrale de l'Arc jurassien, que pour prolonger le futur RUN neuchâtelois pour dédoubler la voie du pied du Jura (Neuchâtel-Bâle) en cas de surcharge de trafic, qui va en s'accroissant.

Un directeur sur le départ

Georges Bregnard prendra sa retraite début 2013. La transition se fera tout en douceur. Le nom du nouveau capitaine sera connu probablement d'ici une année.

Jean-François Milani

LE CARTON JAUNE DES SYNDICALISTES POUR DÉNONCER LE MANQUE DE RECONNAISSANCE ENVERS LES CONDUCTEURS DU TRAIN ROUGE

Une fois n'est pas coutume, le personnel a fait entendre sa voix. Des tracts, signés par les deux syndicats représentatifs dans l'entreprise, SEV et Transfair, ont été remis au début de l'assemblée aux nombreux actionnaires qui prenaient place dans l'hémicycle. Les employés CJ veulent plus de reconnaissance et cela passe aussi par ce qui peut être mis dans la gamelle. « Le métier d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec celui du passé », plaide le charismatique Olivier Luder, conducteur de trains de Saignelégier. La charge de travail, la

pénibilité, la servitude durant toute l'année et les nouvelles contraintes administratives, les examens et normes juridiques, nécessitent un reclassement de la fonction des mécanos, qui n'a pas bougé depuis 25 ans ! Les employés refusent de travailler plus pour gagner moins. Le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique a souligné la solidarité unanime de tous les corps de métiers avec les conducteurs qui s'est manifestée lors du vote de la résolution de la dernière assemblée générale de la section VPT Jura. Et Alain Gigon, président de cette section, a dit que le syndicat était prêt à soutenir la direction dans ses démarches pour obtenir un plus grand soutien de la part des commanditaires. Message reçu cinq sur cinq selon Maxime Jeanbourquin qui s'abstient de toute promesse. Le renouvellement de la Convention collective de travail est déjà entamé en bon partenariat avec le Syndicat du personnel des transports SEV et Transfair. La marge de manœuvre reste faible sous l'angle de la contrainte des chiffres. Le Petit train rouge, si bien filmé par Claude Schauli, devrait aussi, vu de l'intérieur côté employés, coller mieux au slogan du petit train rouge qui bouge !

(jfm)

CONSULTATION FAIF

Les responsables des ETC ne sont pas vraiment satisfaits face au projet FAIF (voir dossier), comme par exemple Maxime Jeanbourquin, président du Conseil d'administration des CJ, qui parle en son nom propre: « C'est l'absence totale de mention des petites compagnies ferroviaires privées qui m'agace. Le projet de financement fixe son intérêt sur les métropoles puis sur les relations entre ces métropoles, etc. Rien de particulier n'est envisagé pour améliorer

l'infrastructure à l'intérieur des zones dites de petites villes ou de montagne (Arc jurassien, Valais). De plus l'augmentation du prix du sillon, proposée dans le projet, forcera les ETC à reporter les frais sur les usagers, mais il est déjà prévu de les mettre à contribution: il y a donc doublon d'une mesure peu populaire. Enfin, on note un report de charges en direction des cantons et des communes, mais aucune augmentation de charge pour la Confédération. »

Hes

RIVIERA VAUDOISE : CENTENAIRE DE LA CRÉMAILLÈRE DES PLÉIADES

Le 8 juillet 1911 la ligne à crémaillère des Pléiades a été mise en service. Un centenaire pour lequel notre collègue Jean-Claude Cochard, membre du comité de section VPT GoldenPass, a rédigé une plaquette historique. Ci-dessous les premières lignes de son texte. Vous trouverez la version complète sur notre site Internet.

En 1861, les trains de voyageurs et de marchandises en provenance de Lausanne s'arrêtèrent pour la première fois à Vevey. L'industrie et l'artisanat, jusque-là tournés vers le lac, migrèrent progressivement aux abords de la nouvelle voie ferrée. Sur la rive du lac, comme à Montreux, de somptueux hôtels furent construits. En 1888, un tramway électrique à impériale emmenait les touristes jusqu'au Château de Chillon. Entre le bourg de La Tour-de-Peilz et le village de Clarens, la voie du tram suivait la route carrossable dans un environnement encore sauvage et rocailleux à la Maladaire. En 1900, un funiculaire fut mis en service entre Vevey et Baumaroché sur les hauts de Chardonne. Là aussi, de magnifiques hôtels ouvrirent leurs portes à la riche clientèle internatio-

nale. Le luxe de ces établissements n'avait rien à envier aux palaces montreusiens.

Construction du réseau des chemins de fer électriques veveysans : Parmi les innombrables projets de voie ferrée secondaire proposés pour relier Vevey à l'arrière-pays, le Vevey-Bulle-Thoune mérite une mention spéciale. Une concession fut même délivrée par les Chambres fédérales le 27 juin 1890. Cette ligne à voie métrique et à vapeur aurait dû passer par la Gruyère, le Pays-d'Enhaut et le Simmental. Rivalités cantonales et jalousies régionales avaient finalement compromis la réalisation de cet ambitieux projet. Les Montreusiens avec le MOB, les Fribourgeois avec les Chemins de fer électriques de la Gruyère et les Bernois avec le Spiez-Erlenbach et le Zweisimmen-Erlenbach, eurent raison du plan d'action des promoteurs de ce projet, estimé trop unificateur pour l'époque. Préfecture du District, les Veveysans n'abandonnèrent pourtant pas l'idée d'être reliés par voie ferrée avec le Pays-d'Enhaut et la Gruyère.

Suite et version complète du texte de Jean-Claude Cochard sur www.sev-online.ch

Les projets relatifs aux agglomérations DML, CEVA et FMV

Nouvelle dynamique pour les métropoles

Au cours de la présente décennie, trois réalisations de grande envergure pourront être inaugurées. Il s'agit de la ligne diamétrale de Zurich (DML), de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) et de la nouvelle ligne Mendrisio-Varese (FMV). Le numéro 28 de la Série jaune édité par la Litra (Service d'information pour les

transports publics) ne se contente pas de présenter le dit « Trio-agglo ». Il en décrit aussi son influence sur la politique des transports, celle de l'aménagement du territoire et sur la politique économique. La croissance continue de la mobilité, particulièrement élevée dans les agglomérations, doit inciter la politique des trans-

ports à vouer aussi à l'avenir toute son attention aux questions relevant de la maîtrise durable du trafic dans les agglomérations, tant dans le domaine de la route que du rail.

com.

Le numéro 28 de la Série jaune édité par la Litra est disponible sur le site www.litra.ch

TRN SA, entreprise active dans le domaine des transports publics recherche

2 AGENTS(ES) DU MOUVEMENT FERROVIAIRE OU OPERATEURS(TRICES) DU TRAFIC FERROVIAIRE

Votre profil :

- CFC d'agent du mouvement ferroviaire ou CFC d'employé(e) de commerce en transports publics avec formation complémentaire d'opérateur/trice du trafic ferroviaire
- formation complète au service des gares
- intérêt pour l'informatique
- aisance dans les relations humaines
- initiative et bon esprit de collaboration
- langue française ou allemande avec de bonnes connaissances de l'autre langue

Nous vous offrons :

- un travail intéressant et varié au sein d'une petite équipe motivée et dynamique
- des prestations sociales avancées et modernes
- une rémunération adaptée aux exigences du poste

Lieu de service :

- Fleurier

Entrée en service :

- de suite ou à convenir

Votre candidature accompagnée d'un dossier complet et/ou le formulaire de demande d'emploi disponible sur www.trn.ch et à l'adresse ci-dessous sont à envoyer jusqu'au **31 juillet 2011** à :

TRN SA - Ressources humaines
CP 1429
2301 La Chaux-de-Fonds
Tél. 032 924 24 24
www.trn.ch



transports régionaux
neuchâtelois



Chemins de fer électriques Veveysans sous le château de Blonay.



« Nous nous en tenons à l'initiative tp, tant que l'impôt sur les huiles minérales est affecté de manière unilatérale à la construction des routes et empêche une politique des transports en faveur de l'environnement et du climat. »

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV

Consultation sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) : position du SEV

Rappeler leur devoir à l'économie et à la Confédération, entre autres

Le SEV salue la stratégie consistant à mettre en place un fonds d'infrastructure ferroviaire d'une durée indéterminée et non lié à des projets précis. Le fait que les ressources financières mises à disposition jusqu'ici pour Alptransit et Rail 2000 continueront à alimenter le nouveau fonds est également à saluer. Le SEV est par contre sceptique sur l'idée d'augmenter les prix des sillons et de faire participer davantage les cantons. Le syndicat demande en revanche une redistribution de l'impôt sur les huiles minérales en faveur des transports publics ainsi qu'une contribution de l'économie et un désendettement du fonds FTP.

Le Conseil fédéral a mis en consultation le projet FAIF (voir encadré) à fin mars. Début 2012, le Conseil fédéral adoptera le message pour le parlement. Celui-ci fait office de contre-projet direct à l'initiative « pour les transports publics », que l'ATE, en collaboration avec 20 organisations partenaires, dont le SEV, a remis le 6 septembre 2010, avec plus de 140 000 signatures.

L'initiative populaire amènerait 800 millions pour le développement des tp

L'initiative demande que seule la moitié de l'impôt sur

les huiles minérales soit affectée aux routes, au lieu des trois quarts actuels. L'autre moitié devrait être affectée à l'encouragement des transports voyageurs publics et au transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Ainsi les tp recevraient 800 millions de francs de plus chaque année, et on avancerait dans le transfert de la route au rail. Ainsi on rétablirait l'égalité de traitement entre la route et le rail, et cela en faveur de l'environnement!

Le Conseil fédéral rejette cette initiative en invoquant le fait qu'elle renforce les pro-

FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet mis en consultation se compose de plusieurs éléments :

- **Stratégie à long terme pour le rail**: le trafic ferroviaire suisse de demain doit surtout fournir davantage de capacités, que ce soit sur les rails, dans les trains ou dans les gares. En transport de voyageurs, il s'agit d'introduire, à terme, la cadence au quart d'heure sur les lignes à forte demande (p. ex. Bâle/Berne-Zurich-Winterthur, Lausanne-Genève). La cadence semi-horaire sera la règle sur les autres lignes principales. Au cœur des agglomérations, les trains RER circuleront tous les quarts d'heure et les destinations touristiques les plus importantes bénéficieront de liaisons directes et rapides de et vers les centres. La qualité du fret ferroviaire augmentera grâce à des temps de parcours compétitifs, à une ponctualité améliorée et à des conditions de production avantageuses. Lors de l'extension de capacités, il faudra simultanément examiner les possibilités de réduire les temps de parcours.

- **Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP, anciennement Rail 2030)**: STEP repose sur la stratégie du rail à long terme et sur les travaux de planification relatifs à

Rail 2030. Il comprend des investissements de quelque 42,6 mia de francs, répartis en deux degrés d'urgence. Les investissements de première urgence portent sur environ 20 mia de francs et devraient être achevés vers 2040. Pour le mettre en œuvre, le Conseil fédéral présentera au Parlement tous les 4 à 8 ans une nouvelle étape d'aménagement comprenant des investissements de l'ordre de 5 mia de francs.

- **Étape d'aménagement 2025**: elle complète le programme « Développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB). Ces deux programmes, à réaliser en parallèle jusqu'en 2025, permettront en particulier d'introduire de nouvelles cadences semi-horaires, des trains longs à deux étages entre Genève et St-Gall, de même que d'améliorer des offres RER. De plus, ils renforceront le trafic marchandises. Avec le programme ZEB (5,4 mia de francs) et l'étape d'aménagement 2025 (3,5 mia de francs), la Suisse investira d'ici à 2025 quelque 8,9 mia. Ensemble, les investissements de ZEB et de l'étape d'aménagement 2025 fourniront, d'ici à 2025, des extensions d'offre (voir graphique à gauche).

- **Financement de l'infrastructure ferroviaire**: le FIF fait pro-

poser toute l'infrastructure ferroviaire des avantages du financement par un fonds. Il est illimité dans le temps et fournit les moyens nécessaires à l'exploitation, au maintien de l'appareil de production et à l'aménagement du réseau ferroviaire. Trois sources sont proposées pour financer le besoin supplémentaire de fonds :

- Augmentation des prix des sillons en deux étapes, pour générer 300 millions de francs. Il en résulte un renchérissement des billets de train de l'ordre de 10%.

- Dans l'impôt fédéral direct, abaissement de la déduction des frais de transport à un forfait au niveau d'un abonnement des transports publics (800 francs), générant des recettes fiscales supplémentaires de 250 millions de francs.

- Contribution adéquate des cantons au maintien de l'appareil de production et à l'aménagement de l'infrastructure, à raison de 300 millions de francs. La nouvelle réglementation proposée par le message FAIF concerne uniquement le financement de l'infrastructure ferroviaire. Les indemnités fédérales versées en transport régional de voyageurs et en transport combiné ne font pas l'objet de ce projet.



Trains de 400 m à deux étages
Densification de l'offre voyageurs
Réduction de temps de parcours voyageurs
Augmentation des prestations tr. march.
Augm. capacités des nœuds en vue d'offres supplémentaires

Étape d'aménagement 2025
ZEB

DOSSIER

nie
res



CFP

Une éventuelle augmentation du coût du sillon devrait être accompagnée par une augmentation des taxes routières.

blèmes de financement de la route et laisserait une marge d'interprétation qui empêcherait son application ra-

pide. Le Conseil fédéral est cependant d'accord avec les initiants sur le fait que les tp doivent être développés de

manière urgente dans les prochaines années et qu'il faut y mettre les moyens nécessaires. C'est pourquoi il

propose avec le message FAIF un contre-projet direct à l'initiative populaire.

Le projet FAIF ne prévoit quant à lui aucune redistribution des huiles minérales. «C'est pourquoi nous nous en tenons à l'initiative tp», a expliqué Daniela Lehmann, coordinatrice pour la politique des transports au SEV, devant le comité SEV. La manière d'affecter l'impôt sur les huiles minérales unilatéralement à la construction des routes empêche une politique des transports en faveur de l'environnement et du climat.

L'économie profite aussi du développement des tp

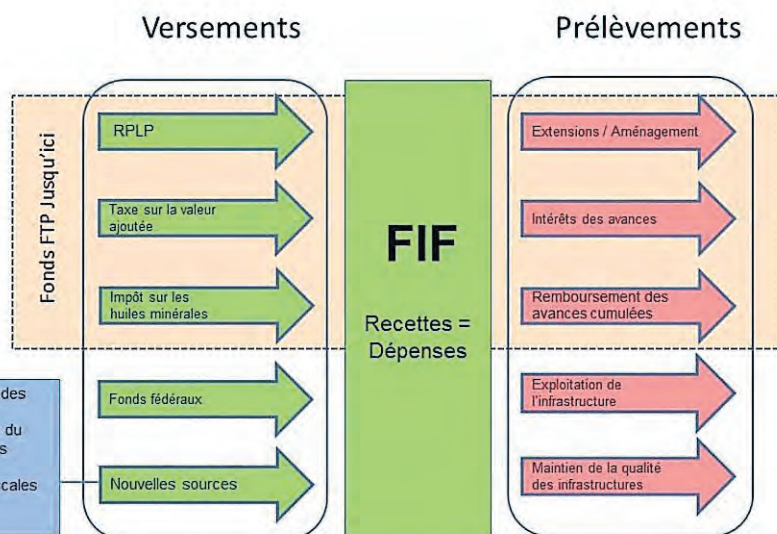
Une deuxième critique du SEV vient du fait qu'aucune participation des entreprises ne soit prévue. Cela est incompréhensible puisque l'économie profite d'un bon système de transports publics. Les atouts géogra-

phiques et l'extension des zones de recrutement ne sont que deux des bénéfiques cités parmi d'autres. Pour le SEV, il s'agit donc de répartir les charges de façon juste, et de prévoir soit un «versement transport» par employé comme en France ou de prévoir une augmentation de l'impôt sur les bénéfiques.

Une autre lacune: le nouveau FIF partirait avec des dettes à hauteur de 8 milliards de francs.

La Confédération devrait ésendetter le nouveau fonds

Le SEV propose que la Confédération prenne en main ses responsabilités envers le service public en augmentant son engagement financier et en amortissant cette dette. La Confédération devrait financer cette opération par un emprunt spécifique pour les transports publics



Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Suite de la page 11

en profitant des taux exceptionnels favorables en ce moment. Le SEV met le doigt sur le fait que le taux d'intérêt des obligations de la Confédération à 10 ans est inférieur à 1,5 % et cette situation unique permettrait à la Confédération de se refinancer sur le long terme de manière exceptionnellement rentable. « Ce serait une occasion ratée que de ne pas profiter de cette chance pour des tâches imminentes », souligne le SEV dans sa réponse. « Les investissements dans les transports publics sont justifiés à long terme. »

Une condition à l'augmentation du prix des sillons

Des trois sources de financement proposées dans le FAIF, le SEV ne considère que la déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct comme une bonne idée. Le SEV rejette l'augmentation proposée du prix des sillons (environ 300 millions de francs), car elle entraînerait des augmentations tarifaires de 10 à 12 %, qui aurait pour conséquence un transfert sur la route, vu que le choix d'un moyen de transport est fortement lié au prix et le potentiel d'augmentation des tarifs sans que cela se répercute sur les habitudes des voyageurs est déjà épuisé avec les augmentations tarifaires annoncées pour d'autres raisons.

Pour le SEV, cette solution pourrait être discutée,

à condition que soit prévue simultanément une augmentation de même ampleur des coûts d'utilisation du trafic individuel motorisé.

Ménager les cantons

Le SEV est également sceptique sur une participation plus importante des cantons. Il est en effet à craindre que cette mesure ne mette pas davantage d'argent à disposition des tp mais qu'il en résulte une modification de répartition: les cantons vont simplement économiser au niveau du trafic régional l'argent qu'ils devront verser à la Confédération. Ce trafic est toutefois un maillon important du système. Sans son apport, les grandes lignes perdraient de leur attractivité.

Déduction forfaitaire sociale des frais de transports

Le SEV salue le principe d'une déduction forfaitaire des frais de transport pour l'IFD. Il trouve en effet choquant que les automobilistes soient récompensés par la fiscalité pour leur comportement peu écologique. Actuellement, les automobilistes peuvent faire valoir des déductions jusqu'à 22 000 francs tandis que les usagers des tp peuvent déduire un maximum de 3 300 francs. Il est à espérer que cette mesure provoque un transfert même modeste vers les transports

publics. Le SEV demande cependant deux adaptations, afin que les frais supplémentaires pour les pendulaires soient acceptables:

- Le forfait ne doit pas être à hauteur du prix d'un abonnement du trafic d'agglomération (800 francs) mais à hauteur du prix d'un abonnement général de 2^{ème} classe. On tiendrait alors compte du fait que beaucoup de personnes se retrouvent pendulaires à longue distance sans que ce soit de leur volonté.

- Les personnes pouvant prouver qu'elles travaillent en équipe en raison de leur profession et sont donc contraintes d'utiliser fréquemment leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail doivent pouvoir déduire le double du prix de l'abonnement général 2^{ème} classe.

FAIF: bonne direction

Sur le principe, le projet FAIF va donc dans la bonne direction selon le SEV, puisqu'il prévoit un fonds d'infrastructure ferroviaire à durée illimitée et non lié à des projets spécifiques. Le fait que les ressources financières mises à disposition jusqu'ici pour Alptransit et Rail 2000 continueront à alimenter le nouveau fonds est également à saluer. Autre point positif, le fait que les ressources que la caisse fédérale versait auparavant à l'infrastructure ferroviaire des CFF et des chemins de fer privés dans le cadre de conventions de prestations

PAS DE MARGE DE MANŒUVRE AU NIVEAU DE L'AUGMENTATION DE L'EFFICACITÉ

Dans le texte de la consultation, on parle de 250 millions de francs qui doivent être économisés chaque année par une augmentation de l'efficacité. A ce sujet, le SEV se prononce ainsi dans sa réponse: *dans son texte, la Confédération met le doigt, de façon très juste, sur le fait que des efforts importants ont été réalisés dans le domaine de l'augmentation de l'efficacité durant les dernières années. Du point de vue du personnel, on peut affirmer qu'il n'y a plus de marge de manœuvre à ce sujet. Fixer de tels objectifs revient à susciter de fausses attentes, en considérant que les êtres humains peuvent être « optimisés » à volonté. Les individus ont leurs limites naturelles et celui qui part du principe contraire est prêt à sacrifier la santé et la satisfaction des collaborateurs sur l'autel de l'augmentation de la productivité.*

Le savoir-faire est essentiel

Durant les dernières années, c'est la culture des réorganisations continues qui a dominé dans les entreprises. L'insécurité permanente a malheureusement mené à une perte de savoir, ce qui est exactement ce dont l'entreprise aura besoin dans les prochaines années. Elles seraient alors bien averties de reconstruire ce savoir-faire dans leur entreprise, afin de l'assurer sur le long terme. Les collaborateurs ayant une longue expérience pratique sont une mine d'or pour l'entreprise. C'est pourquoi le développement de l'entretien doit entraîner une augmentation des ressources humaines dans ses propres rangs. Ces entreprises ne peuvent en effet pas être dépendantes de tiers, car elles risquent sinon de devoir payer un jour les prestations soi-disant bon marché à un prix nettement plus élevé. Le personnel, qui a compris depuis longtemps quel retard était à combler, et l'a communiqué, est toujours prêt à s'engager pour une exploitation sûre et fiable. C'est à la Confédération de mettre les moyens à disposition pour cela.

iront au FIF. Le financement sera ainsi plus transparent.

Capacités suffisantes plus importantes que la vitesse

Le SEV est également d'accord avec la stratégie proposée en matière d'aménagement de l'infrastructure: « Nous soutenons la position du Conseil fédéral, qui estime qu'une augmentation importante de la vitesse ne doit pas être un objectif à moyen terme » écrit le SEV dans sa réponse à la consultation. « Si on arrive à obtenir des réductions de temps de parcours en même temps qu'on développe les capacités, et sans augmenter massivement les coûts, tant mieux. De plus, ces réductions des temps de parcours doivent amener un transfert de la route au rail et non pas une augmentation générale du trafic. » Le SEV ne se prononce pas sur les projets de développement spécifiques proposés dans la consultation.

Garder le transfert de la route au rail à l'œil

Le SEV peut soutenir le FAIF avec les corrections énoncées, d'autant plus que celui-ci considère le financement du point de vue du développement ferroviaire mais aussi de l'exploitation et de l'entretien. Cette solution de financement est même plus globale que l'initiative tp. Mais une redistribution plus équitable de l'impôt sur les huiles minérales doit coûter que coûte être inclus dans le projet, afin que ce qui a été demandé par le peuple soit véritablement appliqué, à savoir une politique des transports en faveur de l'environnement et du climat.

Markus Fischer/Hes

La réponse du SEV à la consultation du Conseil fédéral est disponible sur le site www.sev-online (version résumée en français, version intégrale en allemand).



Le fait que toujours plus de pendulaires prennent le train au lieu de la voiture est positif car cela préserve l'environnement. Cette tendance ne doit pas s'inverser. Il y a un risque en cas d'augmentations importantes du prix des sillons, donc d'augmentations des tarifs.

■ PV Fribourg

Et le soleil brillait

Dans les cœurs, dans la nature, resplendit la joie de se retrouver et de partager l'amitié des anciens du rail et de leurs épouses, ce premier jour de l'été. Selon un adage, le soleil luit lorsque les anges voyagent et il a aussi brillé pour nous.

Le comité de la section PV Fribourg aime rencontrer ses membres et organise plusieurs manifestations durant l'année. Ce 21 juin, nous voilà rassemblés sur le quai de la gare de Fribourg pour notre excursion au Bürgenstock. Jour de grande affluence et le journal *Le Matin* du lendemain titrait que 60 000 élèves étaient partis en course d'école, ainsi que 950 000 autres voyageurs; le record de l'année.

Un voyage impeccable

Eh bien, malgré cette affluence, nous avons voyagé confortablement avec suffisamment de places sur tout le parcours. Bravo aux CFF, à la compagnie de navigation du lac des Quatre-Cantons,

et au funiculaire du Bürgenstock: tout était parfait, accueil, réservations et horaires. Vous décrire la beauté de ces paysages serait une gageure que je n'oserais pas entreprendre, avec nos yeux l'émerveillement fut à son comble. Un repas copieux nous fut servi et après le brouhaha des retrouvailles, un silence religieux régnait pour lui faire honneur. Notre président Jean-Pierre en profita pour nous saluer et par-

tager notre joie d'être ensemble. Röstigraben, qui a dit ça? La gentillesse, la réception chaleureuse soit du personnel du restaurant, des trains, du bateau et du funiculaire nous ont prouvé que les Welches étaient bien appréciés dans ce beau pays. Merci aussi au SEV qui nous permet de nous retrouver et de partager notre amitié tout en défendant nos intérêts. A l'année prochaine, les amis!

Le secrétaire: Maurice Kolly



Quelques minutes de répit au départ du funiculaire du Bürgenstock.

■ PV Neuchâtel

Sortie pédestre et course annuelle

Pour cause de pluie, le départ de notre sortie pédestre le 3 mai fut retardé de 2 heures. Vingt-sept membres se retrouvèrent à St-Imier. Le bus nous emmena à proximité de l'Hôtel-Chalet Mont-Crosin où un savoureux repas nous fut servi. L'après-midi, le soleil étant revenu, les marcheurs, en passant par le parc éolien de Mont-Crosin, se sont dirigés vers Les Breuleux. Après une erreur de parcours et quelques zigzags, nous sommes arrivés aux Breuleux avec une heure de retard sur l'horaire prévu. Le

comité remercie tous les participants (27 marcheurs et non-marcheurs) pour leur présence et la bonne ambiance qui a régné malgré tout.

Course annuelle

Quarante-deux membres de notre section se sont retrouvés le 9 juin en gare de Neuchâtel pour notre course annuelle. Voyage aller en passant par la rive gauche du lac de Zurich jusqu'à Rapperswil où, malgré une petite pluie, nous fîmes un petit tour de ville. Pour cause de pluie,

l'apéritif fut servi sur le quai de la gare en attendant le train pour Schmerikon. Le restaurant Seehof nous servit un excellent repas qui fut apprécié par tous. Au retour, croisière sur le lac de Zurich entre Rapperswil et Kusnacht. Voyage en deux groupes jusqu'à Zurich où tout le monde se retrouva pour finir cette journée.

Le comité remercie les participants pour leur présence et la bonne humeur de tous. Un grand merci à Y. Renvey, guide et organisateur.

Le secrétaire: M. Quartier

DÉCÈS

André Barrelet,
monteur spécialiste
retraité, Lausanne,
décédé le 16 juin dans
sa 92^e année. Membre
PV Vaud.

Max Ottet, monteur
retraité, Lausanne,
décédé le 20 juin dans
sa 66^e année. Membre
PV Vaud.

Gaston Kernan,
maître artisan retraité,
Yverdon-les-Bains,
décédé le 16 juin dans
sa 85^e année. Membre
PV Vaud.

Lisa Wytttenbach,
veuve de Walter, Täuffelen,
décédée le 11 juin
dans sa 94^e année.
Membre PV Biel-Bienne.

■ Comité central LPV

Dernière séance avant l'été

Le comité central de la sous-fédération LPV s'est réuni le 7 juin à Olten. Il a en premier lieu fait le bilan de l'assemblée des délégués et du congrès SEV où la sous-fédération LPV s'est montrée active et constructive. La 6^e ren-

contre internationale des mécaniciens aura lieu du 12 au 14 octobre au Luxembourg. Le président central Rinaldo Zobelet et le caissier Hans-Ruedi Schürch y représenteront la LPV.

Daniel Buner/AC

■ CSC Lausanne

Marche populaire au Chalet-à-Gobet au-dessus de Lausanne

Le Club sportif des chemins de Lausanne organise les samedi 16 et dimanche 17 juillet 2011 la 7^e édition de sa désormais traditionnelle marche populaire IVV du Chalet-à-Gobet. La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos parcours de 5, 10 et 20 km à travers les Bois du Jorat car il n'y a ni chronomètre ni classement. Dé-

part et arrivée aux terrains de football du Centre sportif régional vaudois. Une récompense est attribuée aux groupes les plus importants et les adeptes du nordic walking sont les bienvenus. Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent encore. Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis sur les hauts de Lausanne! Renseignements sur www.csl.ch *Le comité*

Transports publics fribourgeois (TPF)

Les TPF participent activement à l'essor économique du canton

Les TPF jouent un rôle prépondérant dans le développement du canton de Fribourg. Présentée lundi 27 juin 2011 devant l'assemblée générale des actionnaires, une étude mesure et détaille pour la première fois les impacts économiques et financiers de l'entreprise sur son territoire d'activité. Création d'emplois et génération de valeur profitent directement au tissu économique et à la collectivité. Ainsi, chaque franc engagé dans l'entreprise génère une valeur additionnelle de 2,90 fr. dans l'économie. L'engagement financier dans les transports publics représente ainsi un retour non négligeable sur investissement.

Les TPF, qui présentent un bilan financier sain, ont cherché à savoir quels effets leurs activités de transports et leur gestion attentive pouvaient avoir sur l'environnement économique dans lequel ils évoluent. Ils ont ainsi confié un mandat d'étude à EGL Conseils SA, société qui avait réalisé l'an dernier un exercice similaire pour les Transports publics genevois (tpg) à Genève. Les résultats de l'étude, présentés en primeur aux actionnaires par son auteur, le Dr Pierre-André Jaccard, mettent en évidence la création d'emplois et de valeur qui profitent directement à l'économie régionale.

L'étude montre que l'activité des TPF est génératrice d'emplois, puisque chaque poste de travail créé dans l'entreprise génère 4,3 emplois additionnels indirects dans l'ensemble de l'économie fribourgeoise et nationale. Chaque franc engagé dans l'entreprise conduit à la création d'une valeur additionnelle de 2,90 fr. dans l'économie. Pour 2009, cette création de valeur peut être estimée à 390 millions de francs.

L'étude du Dr Jaccard met aussi en évidence le fait que le canton de Fribourg, en raison de sa configuration géographique, a proportionnellement moins recours aux transports publics. Pourtant, le canton dispose d'une infrastructure des transports publics plus dense que la moyenne nationale, avec 4,6 kilomètres/1000 habitants, contre 3 kilomètres/1000 habitants, tandis que plus de 90% des communes sont desservies. Les effets de la congestion du trafic sur celui des transports publics représenteraient ainsi un manque à gagner de 260 millions de francs pour le canton de Fribourg. Le rapport met aussi en avant le potentiel de développement des activités de transports publics.

L'étude sur «Les impacts économiques et financiers des transports publics fribourgeois» peut être consultée sur www.tpf.ch

■ VPT Services ferroviaires

Un succès syndical qui mériterait d'être davantage soutenu

La section VPT Services ferroviaires a contribué en 2010 à un quart de la croissance des membres actifs de la VPT et à un dixième de celle du SEV dans son ensemble. En 2007, une petite majorité de l'assemblée générale avait décidé de prendre des risques. L'objectif était clair: regagner la confiance des travailleurs dans ce domaine qui a été pendant longtemps délaissé, augmenter le taux d'organisation et obtenir ainsi des améliorations des conditions de travail et des salaires.

Environnement complexe

Mots-clés du concept: organisation autonome, responsabilité propre, proximité des membres et des collègues de travail, prestations adaptées et recrutement des membres. En bref: travail auprès de la base! Aujourd'hui, quatre ans plus tard, les membres présents à l'assemblée générale peuvent noter que le chemin poursuivi était le bon: la section, grâce au soutien du SEV et de la VPT, a pu plus que tripler son effectif des membres, consolider ses structures et élargir son organisation dans un environnement complexe. Elle est maintenant en mesure de traiter toujours plus de dossiers syndicaux avec succès!



La vice-présidente de la section Ely Wüthrich remet à Giorgio Tuti les signatures récoltées pour l'initiative sur les salaires minimums. La section a rempli le mandat donné par le SEV: elle s'applique concrètement à montrer ses capacités de mobilisation.

La participation à l'assemblée générale de cette année et les discours du président SEV Giorgio Tuti et du président VPT Kurt Nussbaumer ont été des signes très appréciés de reconnaissance et cela a donné une nouvelle impulsion pour continuer. Pendant que Giorgio Tuti a mis l'accent dans son exposé sur l'importance de la structure de milice pour le SEV, Kurt Nussbaumer a rapporté sur les affaires importantes traitées par le comité SEV et la sous-fédération. Si notre croissance continue sur cette lancée, Kurt Nussbaumer voit même une possibilité de fonder une branche « Services ferroviaires ».

Avec 400 membres dans la section, répartis dans 4 entreprises et quelque 20 lieux de service, le travail syndical représente pour les responsables de section une grande charge au niveau du temps. Mais un relâchement des efforts pourrait nous entraîner dans une chute libre. La section continue à s'occuper de manière intensive du recrutement des membres, des prestations d'encadrement et des dossiers syndicaux, dont la révision de la CCT elvetino. Le grand défi de ces prochains mois sera de trouver une solution structurelle supportable pour l'avenir de l'organisation syndicale de ce domaine. *cfm*

■ Sous-fédérations SBV et VPV

Est-ce que la fusion entre les deux sous-fédérations va se faire bientôt?

Il ne faut pas précipiter les choses: le SEV, avec ses structures historiques, a la volonté et le devoir de s'adapter aux temps modernes et aux nouveaux besoins. Mais cela doit être fait de manière à pouvoir éviter les dommages collatéraux.

C'est pourquoi les présidences de la SBV, Elisabeth Jacchini, et de la VPV, Roland

Schwager, ont sillonné la Suisse afin de présenter aux membres le projet de fusion de ces deux sous-fédérations, qui ont beaucoup en commun et organisent le personnel de la vente, de l'exploitation et de l'administration. Le feu vert a été donné par les deux assemblées des délégués et les préparatifs en vue de la fusion vont continuer. Des sept variantes préparées dans une première étape, seules deux ont été retenues: une qui mise sur une structure professionnelle et l'autre qui tend à travailler

avec une structure de milice. D'ici à la fin de l'année, il faudra choisir une variante; la consultation dure jusqu'en octobre.

Le désir de fusionner vient des membres plutôt que de la présidence. Les structures actuelles sont viables mais pas optimales. Lors de la préparation de la fusion, il s'agira de prendre garde aux différences dans les deux sous-fédérations, en particulier en ce qui concerne l'effectif des membres, les structures, mais aussi les cotisations. *pan*

■ Commission centrale RPV

Le SEV exige une complète transparence

La commission centrale (Co-Centr) s'est réunie le 6 juin lors de sa sixième séance. Le collègue Oymak Abdurrahman qui s'est porté candidat pour le poste vacant dans la commission centrale RPV a été salué. Il participera aux prochaines séances afin de se familiariser avec les dossiers. Nous avons pris connaissance de la directive sur le « versement d'une indemnité pour formation pratique » R-I 14201. Cette directive règle les indemnités pour la formation et la formation de base des agents de manœuvre et des mécaniciens de manœuvre. Lors d'une séance de la commission d'accompagnement, les CFF ont communiqué que dans la période entre 2008 et le 30.6.2011, ils veulent indemniser les formateurs pratiques car cette indemnité n'est plus comprise dans la CCT.

Nouvelles classifications

Le SEV exige la pleine transparence des CFF concernant les nouvelles classifications et les salaires. Selon les échos reçus, on peut craindre que le nombre de cas de garantie soit bien supérieur à ce qui nous a été annoncé et promis par les CFF.

Des augmentations réelles au lieu des primes

Le SEV va lancer en été une campagne pour les salaires réels qui concernera tous les domaines des transports publics. Il ne se satisfera plus de primes cette année. Il demandera des augmentations réelles des salaires pour toute la branche. Sur la base du jugement du Tribunal arbitral, les avoirs en temps déjà

payés (heures supplémentaires) seront indemnisés avec effet rétroactif avec un supplément de 25%. Ce droit concerne rétroactivement la période du 29.10.2005 au 31.12.2010 et le montant sera versé vraisemblablement avec le salaire de septembre 2011.

Congrès SEV

Au congrès du 24 mai 2011, les 250 délégués ont traité divers thèmes syndicaux et de politique des transports et sociale. L'évolution en Europe nous inquiète car la refonte du premier paquet ferroviaire ouvre la voie à de nouvelles libéralisations et les syndicats auront les mains liées. Le comité SEV est doté d'une nouvelle présidence, avec Andreas Menet qui a été élu président et Roland Schwager vice-président. Werner Graf a également été réélu à la CG avec un bon résultat.

Six nouvelles adhésions en mai

La CoPe Voyageurs a publié sur son site Intranet une « check-list » pour savoir comment réagir en cas de problème lors du transfert ToCo. La sous-fédération RPV a pu réaliser six nouvelles adhésions à fin mai. Il faut continuer comme ça: les membres recrutent les membres! Les élections à la CoPe sont terminées. Les CoPe doivent maintenant se constituer si cela n'est pas déjà fait.

Le PC RPV Hanspeter Eggenberger remercie tout le monde pour le soutien et l'élection dans la CoPe Infrastructure. Merci pour votre confiance!

Bruno Kirchofer

LES RENDEZ-VOUS DE CET AUTOMNE

Dates des journées régionales VPT 2011:

- Romandie, 12 novembre, Neuchâtel;
- Zentralschweiz, 13 novembre, Andermatt (Uri);
- Ostschweiz, 6 novembre, Wattwil (SG);
- Tessin, 3 décembre, Bellinzona.



Mêmes conditions de travail pour la main-d'œuvre temporaire

Pas de dumping par le biais d'engagements temporaires

Le travail temporaire est une forme de travail précaire et constitue très souvent une source de sous-enchère salariale. 41 % des agences de travail temporaire ne respectent pas, par exemple, les conditions minimales de travail des CCT. Le travail temporaire a quadruplé de volume ces 15 dernières années, sous l'influence aussi de la libre circulation des personnes avec l'UE.

Avant la dernière votation populaire sur l'élargissement de la libre circulation (à la Roumanie et à la Bulgarie en 2009), les autorités promirent de renforcer les mesures de protection des conditions de travail, également dans le domaine du travail temporaire. A ce jour, toutefois, une convention collective de travail étendue à la branche du travail temporaire n'existe toujours pas.

L'objectif visé est que les conditions de travail de la main-d'œuvre temporaire soient les mêmes que celles



Même des entreprises de la Confédération, comme les CFF, ne veulent pas offrir le niveau de protection de leurs CCT à leur personnel temporaire.

du personnel fixe. Dans une annexe, la CCT devra dresser la liste des autres CCT et entreprises qui appliquent cette égalité de traitement. Le point crucial selon Paul Rechsteiner, le président de l'USS, est que, recourant contre la déclaration d'extension: « les employeurs de diverses branches refusent depuis longtemps d'appliquer leurs CCT aussi aux travailleurs et travailleuses temporaires; et cela, afin de pouvoir appliquer à la main-d'œuvre temporaire des conditions inférieures au niveau prévu dans ces CCT ». Même des entreprises de la Confé-

dération, comme les CFF, ne veulent pas offrir le niveau de protection de leurs CCT à leur personnel temporaire.

Daniel Lampart, l'économiste en chef de l'USS, demande par conséquent que « La Confédération (veille) à ce que l'égalité de traitement soit aussi garantie en Suisse, à tout le moins en contraignant les anciennes régies à figurer dans cette annexe de la future CCT et en faisant pression sur les grandes entreprises et branches... Si l'on n'arrive pas à doter la branche temporaire d'une CCT efficace, il faudra ancrer le principe de l'égalité de trai-

tement dans la loi. » Enfin, Daniel Lampart estime aussi que la Confédération doit édicter en plus un contrat-type de travail avec des salaires minimums obligatoires: « La location en Suisse de services de ressortissant(e)s étrangers de l'UE doit en outre être limitée aux personnes détentrices d'un permis de séjour ou d'établissement (permis B ou C) ».

Vania Alleva, vice-présidente de l'USS et membre du comité directeur d'Unia, montre, exemples à l'appui, pourquoi certaines entreprises refusent d'appliquer leur CCT à leur personnel temporaire. Selon elle, chez Novartis Stein, un(e) employé(e) sur cinq n'a qu'un contrat de durée déterminée. Concrètement, cela signifie ceci: le salaire horaire des opérateurs/opératrices en chimie est habituellement de 34 francs, mais la plupart des temporaires ne reçoivent que 26 francs environ. L'entreprise économise ainsi plus de 20% de coûts salariaux. La CCT de la location de services devrait empêcher une telle sous-enchère.

Daniel Lampart,
économiste en chef
et premier secrétaire de l'USS

Comité central PV

Le décès subit de Hans Beerli

Le Comité central de la sous-fédération des pensionnés PV s'est réuni le 28 juin à Cadagno, au Tessin, pour sa 2^{ème} séance de l'année. Cette balade aérée en altitude avait tout comme objectif de cultiver la camaraderie. Dans la partie syndicale, le président central Ricardo Loretan a eu le douloureux devoir d'annoncer le décès inattendu de notre collègue Hans Beerli, président de la section PV Zurich. Notre ami s'est effondré samedi 25 juin lors d'une promenade. C'est très ému que les participants ont observé un moment de silence et de recueillement en mémoire de notre cher collègue. Nous perdons en Hans Beerli un homme exceptionnel et un syndicaliste convaincu. Même après sa retraite, il a mis toutes ses forces au service de ses collègues au sein du SEV et du mouvement des coopératives d'habitation. Nous sommes reconnaissants, Hans, d'avoir eu le privilège de te compter parmi nous.



Hans Beerli, président de la section PV Zurich, décédé subitement le samedi 25 juin en faisant une balade. Il était âgé de 79 ans.

Caisse de pensions CFF

Ricardo a informé le Comité central sur les problèmes que pose l'introduction du système salarial Toco. Il a aussi dû annoncer que la Caisse de pensions évalue diverses mesures que pourrait entraîner l'augmentation de l'espérance de vie. Pour préparer la prochaine rencontre avec Markus Jordi, chef du personnel CFF, diverses propositions de thèmes à mettre à l'ordre du jour ont été discutées. Walter Saxer, secrétaire central de la PV, doit malheureusement renoncer à sa charge suite à des problèmes de santé. A titre provisoire, Josef Bühler va rédiger les procès-verbaux.

AGENDA: Pensionnés

Mercredi 17 août
9 h 21
Bienne
Gare CFF

■ **PV Biel-Bienne**
Course de la section

A ne pas oublier, la course PV de déroulera le mercredi 17 août 2011 sous la direction de Paulet Rohrer à destination de Broc en Gruyère. Bienne départ à 9h21. Prix par personne, y compris le repas de midi : 50 francs.

Inscriptions:
Vous avez jusqu'au 11 août pour vous annoncer en versant le montant correspondant sur le compte postal de la sous-fédération des cheminots pensionnés section de Bienne, PC 25-10462-2, (avec la mention: course de la section).

Ruedi Flückiger

CONFÉRENCE DE L'OIT : TRAVAIL DÉCENT POUR LES EMPLOYÉ-E-S DOMESTIQUES

La convention « concernant le travail décent pour les travailleuses et travailleurs domestiques » adoptée lors de la 100^e conférence de l'Organisation internationale du travail (OIT) à Genève fixe pour la première fois des normes de portée mondiale pour les rapports de travail dans l'économie informelle.

La convention vise à régler les conditions de travail de plus de 100 millions de travailleurs/euses effectuant des activités domestiques dans un ménage privé, et de protéger ce groupe professionnel particulièrement vulnérable. Les Etats signataires sont également tenus d'abolir dans l'économie domestique le travail forcé et le travail des enfants, ainsi que toute forme de discrimination, et de garantir le respect des droits syndicaux. Un contrat de travail précisant le salaire, la durée du travail, le temps libre et d'autres points importants des rapports de travail, devra désormais être conclu par écrit. En outre, la convention introduit des normes minimales valables sur le plan international (repos hebdomadaire d'au moins 24 heures consécutives, respect des dispositions sur l'âge de protection légal et les salaires minimums, ainsi que des droits en matière de sécurité sociale).

com.

VPT: ACTION RECRUTEMENT

Jusqu'au 30 avril 2012, la VPT organise une nouvelle campagne de recrutement:

4 à 5 adhésions	50.–
6 à 8 adhésions	100.–
9 à 12 adhésions	300.–
13 à 16 adhésions	500.–
17 à 19 adhésions	700.–
20 et plus adhésions	1000.–

Les montants sont versés par chèques Reka qui seront remis lors des assemblées régionales VPT 2012.

Vous avez une question au sujet de la campagne de recrutement?

Envoyez un courriel à:
martin.ritschard@vpt-online.ch

JOURNÉE DE LA MIGRATION

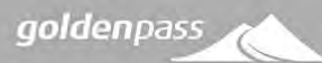
Samedi 19 novembre à Olten



Pour cette journée nationale de la migration SEV, les thèmes et le formulaire d'inscription seront envoyés

à fin septembre et publiés dans le journal. Toutes les migrantes et tous les migrants (aussi les non-membres du SEV) sont cordialement invités. Nous nous réjouissons d'accueillir une nombreuse participation. Réservez d'ores et déjà cette date dans vos agendas.

www.sev-online.ch



Le Goldenpass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Afin de renforcer son équipe, le Goldenpass désire engager pour le centre d'exploitation de Montreux

des opérateurs/-trices du trafic ferroviaire 60 - 100%

Vos tâches :

- Chaque jour, vous gérez le trafic ainsi que l'information voyageurs sur notre réseau ferroviaire et plus particulièrement sur les lignes Montreux – Montbovon, Vevey – Les Pléiades ainsi que la gestion des funiculaires Les Avants – Sonloup, Territet – Glion et Vevey – Mont-Pèlerin.
- Un de ces opérateurs/-trices sera également formateur théorique PCT, en langue française et ceci à un pourcentage d'environ 40%.

Votre profil :

- CFC d'employé de commerce, d'agent du mouvement ferroviaire ou formation équivalente.
- Esprit d'initiative, créativité, dynamisme et forte résistance au stress.
- Langue maternelle française, connaissances de l'allemand nécessaires.
- Connaissance des prescriptions sur la circulation des trains est un atout.
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs.
- Pour le 40% de formation, vous avez suivi une formation de formateur/-trice d'adultes ou vous vous engagez à suivre une telle formation.

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Pascal Croset, responsable Exploitation: tél. 021 989 81 68/e-mail: p.croset@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **Goldenpass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1. Délai: 10.08.2011**



www.goldenpass.ch



Les Transports de la région Morges/Bière/Cossonay SA souhaite engager de suite ou à convenir

Un(e) agent(e) du mouvement ferroviaire

(opérateur/opératrice du trafic ferroviaire)

afin d'assurer le service commercial en gare de Bière et la desserte du centre de télécommande des lignes Morges – Bière et Apples – L'Isle.

- Vous avez suivi une formation complète d'agent du mouvement ferroviaire ou un cursus d'opérateur du trafic ferroviaire.
- Vous possédez de très bonnes connaissances des prescriptions suisses de circulation des trains ainsi que des tarifs régissant la vente de titres de transports.
- Votre «orientation client» n'est pas à démontrer.
- Votre expression française écrite et orale est excellente et vous avez des connaissances d'une seconde langue nationale.
- Vous avez le sens des responsabilités et savez prendre des décisions
- Vous êtes prêt à travailler en horaires irréguliers, également le samedi et le dimanche.
- Le travail dans une petite équipe vous convient.

Nous vous offrons :

- Un poste fixe à 100% à durée indéterminée.
- Des conditions salariales et sociales conformes aux usages dans les entreprises vaudoises de transports publics (UVTP).

Si nous avons éveillé votre intérêt, faites-le nous savoir en nous adressant par courrier postal ou par courrier électronique [un dossier complet](#), à :

Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA, Av. de Riend-Bosson 3, Mention «Amvt», CP 232, 1110 Morges 2

Ou à : info@mbc.ch avec la même mention

Le responsable du secteur ferroviaire, M. Michel Zimmermann, se tient à votre disposition au 021/811.43.43 pour tout renseignement.

Attention : il ne sera répondu qu'aux offres complètes et présentant un profil correspondant à la description ci-dessus.



Le GoldenPass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Nous souhaitons engager

une/un responsable du service de vente et callcenter à Montreux

Vos tâches :

- Responsable du service de vente et callcenter à Montreux et son team de 7 collaboratrices.
- Renseignements et vente de titres de transports nationaux et internationaux avec les systèmes de vente Prisma.
- Vous assurez, comme vos collaboratrices, des tours de service, selon le planning que vous établirez.
- Gestion opérationnelle des systèmes de réservations des places dans les trains, des yourtes et de l'hôtel aux Rochers de Naye.
- Gestion administrative du parking de la gare de Montreux.
- Participation à divers groupes de travail selon besoin de l'entreprise.

Votre profil :

- CFC d'employé de commerce en transport public, d'agent du mouvement ferroviaire ou formation équivalente.
- Vous avez déjà une expérience de vente par le système Prisma des CFF.
- Sens de l'accueil et contact facile, bonne présentation.
- Esprit d'initiative, dynamique et d'organisation.
- Maîtrise du français, de l'allemand et de l'anglais. L'italien est un atout.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Gabriel Rosetti, responsable Production et Vente, tél. 021.989.81.60. e-mail: g.rosetti@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**



www.goldenpass.ch

Angle droit

Stop au démantèlement de l'assurance-invalidité

Un cas de protection juridique.

En 2004, X perd son emploi aux CFF en raison d'une réorganisation. Il est alors déplacé à Zurich puis accompagné dans le processus de réorientation professionnelle par la protection juridique professionnelle SEV.

La santé de X lui joue des tours: asthme, réactions excessives au stress et gros problèmes de peau, ainsi que des problèmes de dos l'empêchant de porter de lourdes charges. En février 2006, il est clairement établi que les rapports de travail ont été rompus en raison de ce manque de capacité, manque dû à des raisons médicales.

Notre membre a travaillé durant 19 ans aux CFF, est

âgé de 46 ans et est père de famille. L'AI lui concède un taux d'invalidité de 14%, ce qui signifie qu'il n'a pas droit à une rente. La décision de l'AI invoque le fait qu'un travail à 100% avec des activités adaptées à ses problèmes de santé est tout à fait dans la mesure du raisonnable.

Un recours est alors adressé au tribunal administratif, avec la raison suivante: l'assurance-invalidité n'a pas suffisamment étudié la capacité de travail de notre membre au niveau médical. L'AI parle de capacité de travail théorique, avec des adaptations au niveau des activités, tandis que le médecin estime qu'il n'y a plus de capacité théorique de travail. En 2008, le tribunal administratif de Lucerne estime alors qu'il faut annuler la décision AI et recourir à de nouveaux

examens. Le Comai, centre d'observation médicale, sur mandat de l'AI, a «étudié» l'état de santé de notre membre, autant au niveau psychiatrique que rhumatologique, pneumologique et dermatologique. En septembre 2009, la nouvelle décision AI tombe: un taux d'invalidité de 70% est alors reconnu. On a ainsi pu obtenir un droit à une rente à 100% avec également la possibilité d'une rente complète de la caisse de pension CFF. La rente a été payée rétroactivement, avec, comme point de départ, la fin des rapports de travail avec les CFF. La procédure AI a duré quatre ans.

Ce genre d'erreurs dans les décisions AI ne sont malheureusement pas si rares et il vaut donc la peine d'avoir une protection juridique telle que celle du SEV pour se défendre. Il semblerait que la pression extérieure ait permis dans ce cas-ci à notre membre de recevoir une rente adaptée à sa situation. L'AI est une assurance sociale, mais elle subit beaucoup de pressions afin de faire des économies et perd peu à peu

ce caractère social. La conséquence, c'est qu'une évaluation objective et sérieuse de l'état de santé n'a plus guère de place. L'équipe de protection juridique SEV s'engage

activement, dans des cas individuels, afin d'obtenir des décisions équitables et correctes.

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 Gianolli, 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

Préresse: 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 **21 juillet**.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au **14 juillet 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:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 11.11.11 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 11 novembre 2011.

3. 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.

4. 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).

5. Trois séances de remise des prix sont organisées (apéro simple) à Berne, Lausanne et Zurich.



✂

<input type="checkbox"/> Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à <i>contact.sev</i> . J'accepte les statuts et règlements en vigueur.	Recruté par:
Nom/Prénom:	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!

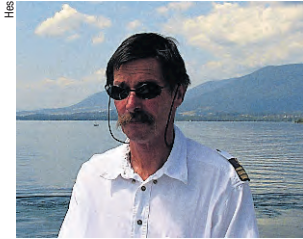
Envoyer ce talon à: secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58

La région des Trois-Lacs et ses particularités

Le canal de la Broye, naturel et sauvage

Raoul Béguelin, capitaine à la LNM depuis plus de 30 ans et président de la section VPT Neuchâtel Navigation, nous emmène à bord du « Fribourg », le bateau amiral de la compagnie. Il nous recommande le trajet Neuchâtel-Morat, qui nous permet de découvrir deux lacs et le canal de la Broye. Les canaux entre les lacs sont la particularité de la navigation dans la région, autant en profiter!

Avant d'embarquer sur le « Fribourg », Raoul Béguelin nous recommande de visiter la vieille ville de Neuchâtel, en particulier le château. Des visites guidées sont organisées durant la belle saison, on peut donc très bien combiner avec un tour en bateau. Comme la visite dure 45 mi-



Raoul Béguelin, capitaine du « Fribourg », le bateau amiral de la LNM.

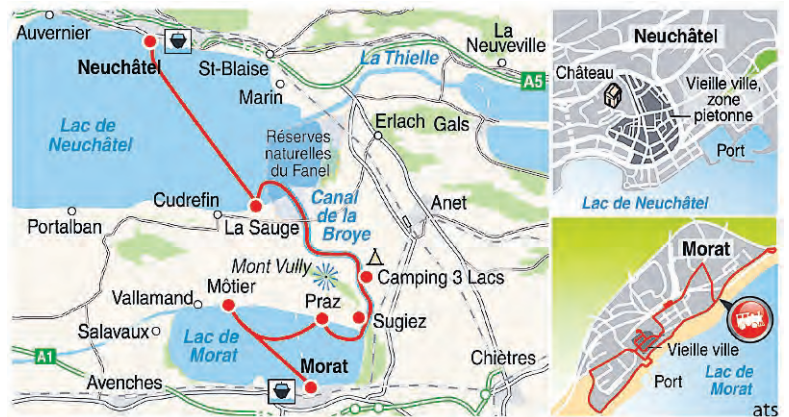
nutes, essayer de faire celle de 10 heures, ce qui vous permettra de vous balader ensuite dans les rues piétonnes et, pourquoi pas, de boire un café ou un apéro sur une terrasse, avant de vous rendre au port pour 12h10, heure de départ du bateau (autres horaires sur www.navig.ch). De la place Pury au port, vous n'aurez besoin que de quelques minutes de marche (des bus vous amènent également directement à proximité du port, à partir de la gare). Si vous préférez flâner au bord du lac à Neuchâtel au lieu de vous rendre en ville, rendez-vous aux

Jeunes-Rives, la plage située devant l'Université, à proximité du port.

Canal sauvage et centre ornithologique

Le premier arrêt du bateau se fait à La Saugue, où se trouve un centre Pro Natura, puis le bateau continue le long du canal de la Broye, plus charmant, sauvage et naturel que celui de la Thielle, selon Raoul Béguelin.

Le restaurant du « Fribourg » étant une bonne table (nous vous conseillons de réserver si vous voulez manger à bord), le capitaine vous recommande d'y manger mais, dans ce cas, il vaut mieux retourner en bateau à Neuchâtel, pour profiter pleinement du trajet le long du canal sur le retour.



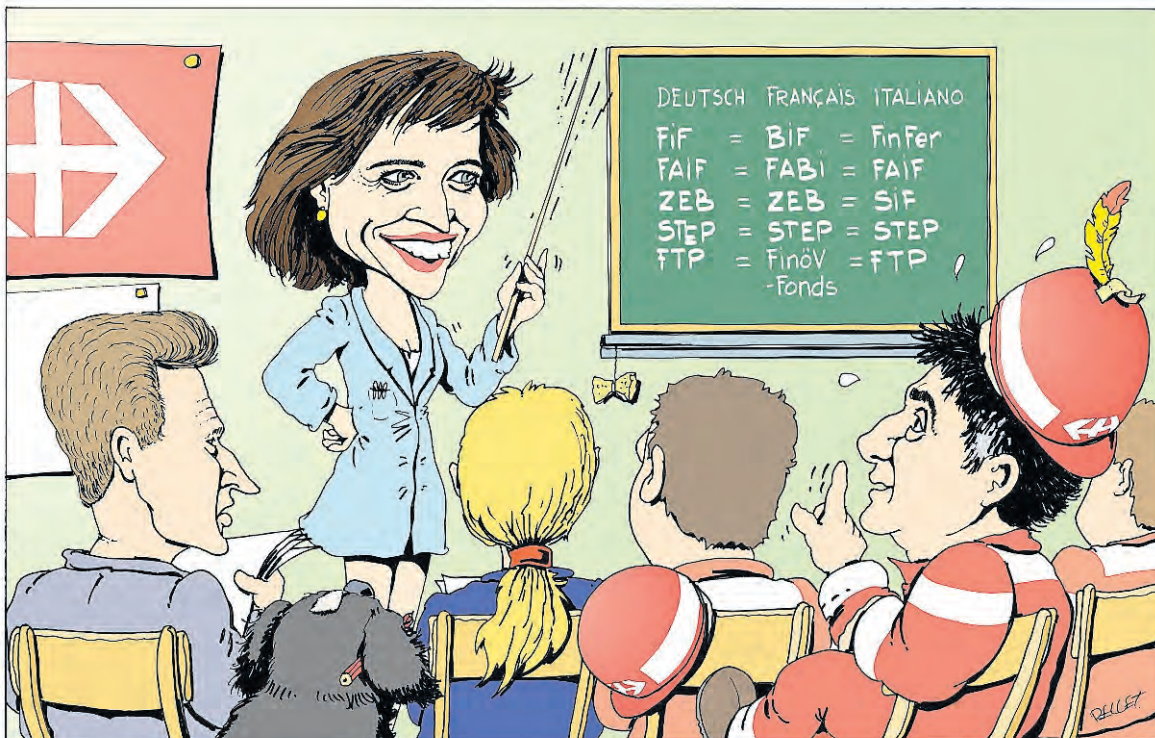
Arrivés à Praz et Môtier, vous pourrez admirer le Mont Vully, fameux pour ses vins. Puis, arrivés à Morat à 13h45, il faudra décider si vous retournez avec le « Fribourg » à Neuchâtel (départ 13h55) ou si vous visitez la ville. Auquel cas, il ne faut pas manquer les seuls remparts accessibles au public en Suisse! Pour visiter cette jolie petite ville, vous pouvez vous promener à pied ou prendre le petit train à 14h15 à la porte de Berne ou à 14h30

au port, en achetant le billet directement auprès du chauffeur. La balade dure une heure. Vous pourrez ensuite retourner sur Neuchâtel en bateau (départ 16h45, arrivée à 18h30 à Neuchâtel) ou vous rendre à la gare de Morat (à 15-20 minutes à pied depuis le port).

Hes

www.neuchateltourisme.ch
www.navig.ch
www.murtenantourismus.ch

PELLET PIOCHE: PETITE LEÇON POUR DÉCHIFFRER LE LANGAGE DE LA CONFÉDÉRATION



IL Y A 50 ANS

Vers les quatre semaines de vacances payées

Alors que notre projet de loi fédérale sur le travail prévoit un pauvre minimum de deux semaines de vacances payées, que les employeurs ergotent et expriment leur mauvaise humeur dans le canton de Vaud pour les trois semaines, un pays qui va résolument de l'avant dans le domaine social, dont l'économie jouit d'une réjouissante expansion, la Suède, parle déjà de passer de trois à quatre semaines de congés payés.

Le salaire minimum légal : une mesure d'accompagnement nécessaire dans les régions frontalières

La pression sur les salaires est une réalité qu'il faut combattre

L'initiative de l'Union syndicale suisse pour les salaires minimums répond à une triple problématique présente sur le marché du travail suisse.

■ Premièrement, une personne salariée sur dix travaille aujourd'hui à plein temps pour un salaire qui ne lui permet pas de vivre, inférieur à 4000 francs. Cela touche 300 000 femmes et 100 000 hommes.

■ Deuxièmement, comme l'a montré une récente étude de l'USS, le pour-cent le mieux payé de tous les travailleurs et travailleuses – les salaires les plus gros – reçoit une part de gâteau qui va s'agrandissant. Si cette part représentait encore 5,9% des salaires versés en Suisse en 1997, elle est aujourd'hui

» Le salaire médian des frontaliers était inférieur de 10,7% à celui des Suisses en 2000, cet écart est passé à 16,3% en 2008. »

déjà de 9,4%, soit une croissance de 61%. La fourchette salariale s'élargit énormément au profit des 40 000 personnes les mieux payées de Suisse. Que la fourchette salariale s'élargisse n'est pas nouveau. Entre 1994 et 2000, les bas, les moyens et les hauts salaires augmentaient encore à un même rythme. Mais depuis 2000, la fourchette salariale s'élargit dans une mesure toujours plus vertigineuse. Depuis cette date et jusqu'en 2008, les salaires élevés (corrégés de l'inflation) ont en effet augmenté de plus de 10%, alors que la hausse des bas et moyens salaires n'a été que de 3% environ. Pendant la même période, la croissance de la productivité a été de 10,1%.

■ Troisièmement, en Suisse les salaires ne sont, en

l'absence d'un salaire minimum inscrit dans la loi, que faiblement protégés contre la sous-enchère salariale. Environ la moitié des salariés sont soumis à des conventions collectives de travail avec un seuil salarial contraignant, l'autre moitié de la population active subit depuis quelques années des pressions considérables sur ses conditions de travail.

Cette pression est particulièrement virulente dans des cantons frontaliers où la libre circulation des personnes a permis aux entreprises d'étendre leur bassin de recrutement et à accroître la mise en concurrence des travailleurs et travailleuses, pression encore renforcée par un taux de chômage élevé. En effet, alors que l'Office cantonal genevois de la statistique devait constater récemment que l'écart entre hommes et femmes s'était creusé à nouveau entre 2006 et 2008, le

creusement des écarts salariaux s'est aussi confirmé entre les hauts et les bas salaires à Genève. Les bas salaires concernaient en 2000 15,1% de la population salariée genevoise, ils concernent en 2008 18,2% de la population. Mais surtout, on s'aperçoit qu'entre 2000 et 2008, l'écart salarial entre employés suisses et les employés frontaliers s'est creusé. Alors que le salaire médian des frontaliers était inférieur de 10,7% à celui des Suisses en 2000, cet écart est passé à 16,3% en 2008. Et alors que le salaire médian des Suisses a augmenté en 8 ans de 18%, il ne fait que suivre la courbe du renchérissement pour les salariés frontaliers. Les frontaliers présentaient encore le salaire médian le plus élevé des étrangers en 2000.

Si l'on regarde l'évolution des plus bas salaires, force est de constater que pour les frontaliers elle est même en



La pression sur les salaires est particulièrement virulente dans les cantons frontaliers.

recul en termes réels; cela signifie que les 10% des salaires les plus bas sont moins élevés en 2008 qu'en 2000 pour ce type de permis. Le grand nombre de frontaliers arrivés sur le marché du travail genevois entre 2000 et 2008 occupent des emplois plutôt moins bien rémunérés en comparaison de l'évolution constatée pour les autres salariés. On peut donc parler d'un appauvrissement relatif des frontaliers entre 2000 et 2008, une tendance particulièrement marquée dans les secteurs où le taux de frontaliers intérimaires est particulièrement élevé.

Mesures d'accompagnement

Pour le mouvement syndical, qui milite pour la libre circulation des personnes et le principe « à travail égal, salaire égal », il convient donc de constater que les mesures d'accompagnement doivent impérativement être renforcées, notamment en termes de protection des salaires. Un salaire minimum légal est, de ce point de vue, aussi le meilleur rempart contre toute tentative xénophobe de division des travailleurs.

Alessandro Pelizzari

LES SALAIRES MINIMUMS ONT LE VENT EN POUPE – 85% DE LA POPULATION DIT OUI

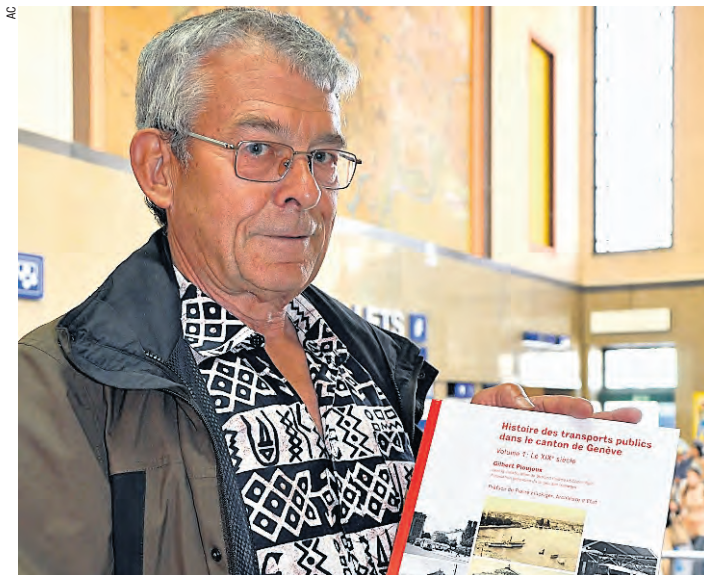
En Suisse comme en Europe, les salaires minimums ont le vent en poupe. Tel est le résultat d'un rapport d'experts de l'Union syndicale suisse (USS). Les salaires minimums sont un instrument efficace de lutte contre la sous-enchère salariale. Selon Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS et coauteur du rapport : « S'ils sont suffisamment élevés, ils entraînent une répartition plus équilibrée des revenus, parce qu'ils améliorent la situation des bas et moyens revenus. » Les salaires minimums sont toujours plus souvent recommandés comme moyen efficace pour l'amélioration du niveau des salaires. Et il est faux de croire qu'ils aient une incidence négative en matière de chômage. Daniel Lampart souligne qu'en Suisse, les salaires minimums devraient en premier lieu être introduits à travers un renforcement des conventions collectives de travail (CCT), puis, au plan national, via la loi. C'est ce que demande l'initiative de l'USS, lancée il y a cinq mois.

« L'initiative de l'USS pour l'introduction d'un salaire minimum national est très bien accueillie au sein de la population », rappelle Paul Rechsteiner, le président de l'USS. A ce jour, 80 000 citoyens l'ont signée. Que l'idée d'un salaire minimum national recueille une large adhésion est aussi prouvé par un sondage représentatif réalisé, pour l'USS et Unia, par l'Institut Link. Selon ce sondage, 85% de la population sont favorables à l'introduction d'un salaire minimum légal pour résoudre le problème des salaires trop bas. A la question du niveau minimal que devrait atteindre ce salaire pour être équitable, le montant moyen donné est de 4487 francs, près de 500 francs de plus que dans l'initiative de l'USS. Ces résultats impressionnants du sondage n'étonnent pas si l'on considère que presque 70% des sondés sont persuadés qu'en Suisse, nombreux ou très nombreux sont ceux et celles qui ne peuvent pas vivre de leur travail. Ewald Ackermann

Gilbert Ploujoux, un employé des TPG à la retraite, s'est mué – avec succès – en historien des transports publics genevois

« J'ai essayé d'être complet »

Gilbert Ploujoux, 67 ans, s'est mis en tête de rédiger l'« Histoire des transports publics dans le canton de Genève » en trois volumes. Le premier volume, traitant du XIX^e siècle, est déjà sorti de presse. Magistral! Une mine d'informations techniques et socio-économiques! Le deuxième volume devrait paraître en juin 2012. On l'attend avec une grande impatience.



Gilbert Ploujoux, un esprit encyclopédique au service de l'histoire des transports.

Le parcours de ce Genevois pur sucre est surprenant. Mécanicien-électricien de formation, il décide, lorsqu'il est âgé de 38 ans, de se préparer – en cours d'emploi – à l'examen de maturité fédérale scientifique. Examen qu'il passe avec succès après quatre ans d'études le soir et les week-ends et le travail la journée. « Ce n'était pas facile tous les jours, ma femme et moi avions déjà les deux filles. » Un quart de siècle plus tard, cette force de

caractère et cette constance lui sont bien utiles – si ce n'est indispensables – pour porter à terme son ambitieuse « Histoire des transports publics dans le canton de Genève » en trois volumes. La sortie du premier tome a été unanimement saluée par les historiens et experts en la matière. C'est que Gilbert Ploujoux ne confine pas son ouvrage historique aux aspects techniques des transports. Il a ouvert ses recherches aux contextes socio-économiques, politiques et également aux questions concernant les conditions de travail du personnel. « J'ai essayé d'être complet », lâche-t-il en se la jouant modeste.

Alberto Cherubini

DES CONDITIONS DE TRAVAIL TRÈS DURES

Gilbert Ploujoux mentionne à plusieurs reprises dans son ouvrage que les conditions de travail à l'époque des pionniers des transports publics genevois étaient très dures. Pour preuve, le Règlement de service de 1879 du personnel de la Compagnie générale des tramways suisses qui indiquait que « Le directeur peut révoquer sans fournir les motifs ». Ce même règlement contient des passages qui aujourd'hui nous font sourire : « La barbe doit être faite et les mains propres. L'usage de la pipe, cigare, tabac à chiquer est expressément défendu. Les agents s'abstiendront même des aliments dont l'odeur trop forte pourrait incommoder les voyageurs. »

A Genève, la problématique des frontaliers ne date pas d'aujourd'hui. En 1894, 46% des travailleurs employés par la Société genevoise de chemins de fer à voie étroite étaient de nationalité étrangère. « Les nationaux sont moins stables et peut-être trouvent-ils de meilleures places », tente d'expli-

quer le directeur de l'époque. Un député surenchérit : « Les Genevois ne sont pas propres à ces places-là. »

On peut comprendre que les cheminots ne cherchaient pas à rester dans l'entreprise lorsqu'on lit dans l'ouvrage de Ploujoux qu'en 1895, une personnalité influente de l'époque demandait au directeur de la Société genevoise de chemins de fer à voie étroite de revenir sur sa décision d'avoir diminué sans explication de dix francs par mois le salaire d'un mécanicien, père de quatre enfants, qui avait été engagé à 140 francs par mois avec promesse d'augmentation. Les journées de travail étaient nombreuses et très longues. En 1897, à l'exploitation, l'amplitude du service était de 14 heures entrecoupées de 3 ou 4 pauses, ce qui représentait 10 à 10 h 30 de travail par jour et ceci six jours par semaine. Heureusement que les syndicats sont passés par là.

AC

BIO

Gilbert Ploujoux est né le 23 juillet 1943 à Genève. Après sa scolarité, il effectue un apprentissage de mécanicien-électricien aux Ateliers Sécheron. Jeune ouvrier, il travaille aux ateliers des TPG avant d'être nommé chef de service des automates à billets. Il termine sa carrière aux TPG comme chef de dépôt puis réviseur interne. Marié, deux filles, Gilbert Ploujoux consacre l'essentiel de son temps depuis qu'il est parti à la retraite en 2000 à ses ouvrages historiques. « Mais je ne fais pas que ça, j'aime entre autre lire et faire des randonnées », précise l'intéressé avec son accent genevois. Il est membre SEV depuis 1963.

ÊTES-VOUS INTÉRESSÉS À COMMANDER CET OUVRAGE ?

« Histoire des transports publics dans le canton de Genève. Volume 1 : le XIX^e siècle ». Gilbert Ploujoux, Editions du Tricornet. 23 x 31 cm, 424 pages (richement illustrées), 90 francs. A commander auprès de : Association genevoise du musée des tramways, case postale 5465, 1211 Genève 11 ou via Internet www.agmt.ch



Le livre de Gilbert Ploujoux est une invitation à la découverte de la Genève d'autrefois où l'on apprend que le réseau de tramways genevois était, avec ses 125 km, le plus grand de Suisse.



Jusqu'en 1913, la compagnie française PLM (Paris - Lyon - Méditerranée) était propriétaire de la gare de Cornavin. Ci-dessus, les omnibus des hôtels devant la gare vers 1900.