

## Du nouveau au LEB

Didier Morel (photo) a remplacé Michel Jaccard à la tête de la section VPT LEB. **Page 5**



## Nuria Gorrite, conseillère d'Etat

La ministre vaudoise des transports est très attachée à un partenariat social fort au sein des ETC. **Pages 6 et 7**



## Sébastien Jacobi

L'ancien rédacteur du Bulletin des CFF est resté fan des transports publics. **Page 19**

## La loi sur l'aménagement du territoire touche de près la politique des transports

# Stop au grignotage

**La révision de la loi sur l'aménagement du territoire, sur laquelle nous voterons le 3 mars prochain, veut remettre le développement de la Suisse sur de bons rails.**

Encourager les milieux bâtis compacts, protéger les terres agricoles, donner la priorité aux transports publics, limiter le nombre de pendulaires, réunir à nouveau lieux de résidence et lieux de travail: ce sont les objectifs poursuivis par cette révision. Le projet vise aussi à

empêcher le gaspillage des terres, à stopper le mitage ou grignotage de notre territoire et à limiter la mobilité subie, dont beaucoup de Suisses souffrent aujourd'hui.

*Dossier pages 10 à 12*



Kaystina

## Lonay

# Cargo ferme son dernier site d'entretien romand

CFF Cargo supprime les 32 postes à l'entretien qui restaient encore à Lonay. Les salariés concernés doivent maintenant postuler ailleurs. Le syndicat est à leurs côtés et a demandé en premier lieu qu'une personne de contact soit désignée afin d'améliorer la communi-

cation. Il n'y a effectivement plus de chef de site à Lonay, ce qui n'est pas fait pour faciliter les choses. Les employés attendent maintenant de savoir où ils peuvent postuler.

*Page 9*

## ÉDITO

# Victime de sa productivité

*Prendre le train, c'est sûr. Il n'y a aucun moyen de transport plus sûr dans notre pays. C'est d'ailleurs pourquoi l'intérêt est si marqué lorsqu'il y a un accident. En 14 mois, il y a eu trois collisions sur le réseau ferroviaire (Trimbach, Lenzbourg, Neuhausen), qui se sont déroulées plus ou moins de la même façon: un mécanicien de locomotive n'a pas respecté le signal fermé et le système de sécurité du train étant de l'ancienne génération, il n'a pas pu stopper le train avant la collision.*

*Le personnel des locomotives fait remarquer que l'augmentation du trafic complique le travail, peu importe le tour concerné. « Nous ne sommes pas débordés mais partiellement saturés », explique Urs Mächler, président central LPV dans une interview (page 2).*

*Si l'entreprise est prête à accepter cela, elle devrait au moins veiller à ce que les lacunes d'attention soient protégées techniquement par les meilleurs moyens à disposition. Sinon l'entreprise sera victime de l'augmentation de sa productivité. Il est alors d'autant plus important d'examiner en détail les conditions de travail des personnes ayant une grosse responsabilité à l'avant du train, dans la locomotive.*

*Manuel Avallone, vice-président SEV*

## Les stars du SEV

Le concours de recrutement 2012 de notre syndicat a connu son épilogue samedi dernier au secrétariat central SEV à Berne avec la remise des prix aux meilleurs recruteurs. Particularité du SEV: ce sont avant tout les membres eux-mêmes qui recrutent de nouveaux membres.

L'année passée, quelque 1300 nouveaux collègues ont adhéré au SEV.

*Page 20*

## EN VITESSE

## Neuchâtel

■ Samedi 26 janvier, près de mille personnes (parmi elles quelques membres SEV) ont manifesté leur solidarité avec les grévistes de l'hôpital de « La Providence ». Les manifestants ont demandé que les conditions de travail dans cet établissement ne soient pas dégradées par le groupe hospitalier Genolier qui est en passe d'acheter « La Providence » et que le gouvernement prenne une décision dans ce sens.

## Delémont

■ C'est au terme de plusieurs jours de grève que l'entreprise Berger and Co. a finalement cédé sur la principale revendication des travailleurs et du syndicat Unia. Un plan social correct et équitable a été convenu. La lutte a payé!

## Non aux magasins ouverts 24 h sur 24

■ Les vendeurs et vendeuses sont contre une extension des horaires d'ouverture des magasins. Aujourd'hui déjà, ce personnel subit des horaires morcelés et du travail sur appel et doit accepter de travailler les samedis, s'ajoutent à cela des salaires très bas. Une péjoration de leurs conditions de travail est inacceptable.

Feuilles de signature sur:  
<http://alliance-dimanche.ch>

## CarPostal

■ Le lundi 28 janvier, les représentants de syndicom et des conducteurs de CarPostal ont remis une lettre ouverte de leurs passagers à la direction du groupe Poste. Plus de 1000 passagers ont signé la lettre demandant que le personnel de conduite des cars postaux soit enfin traité équitablement! Car seulement la moitié des conducteurs sont directement employés par CarPostal SA et soumis à la CCT. L'autre moitié travaille pour des sous-traitants à des conditions moins bonnes. Mais tous font le même travail.

## Les causes de l'accident de Neuhausen ont été clarifiées

## « La monotonie est dangereuse »

**L'accident survenu en ce début d'année à Neuhausen a été provoqué par le mécanicien qui a franchi un signal à l'arrêt. Questions critiques au nouveau président central de la LPV Urs Mächler.**

■ **contact.sev:** Ces derniers temps, plusieurs collisions sont survenues sur le réseau CFF à cause des mécaniciens qui franchissent un signal à l'arrêt. Que se passe-t-il?

**Urs Mächler:** C'est une bonne question! Notre technologie n'arrive tout simplement pas à suivre la complexification et la densité de l'horaire: ceci est une première raison. Autre raison: nos mécaniciens atteignent les limites de ce qui est humainement possible de faire.

■ **Les statistiques de ces dernières années montrent une augmentation des problèmes liés à la signalisation. Est-ce que cela veut dire qu'il y a une situation de stress car les horaires sont très denses?**

Le trafic a énormément augmenté, c'est certainement la principale raison qui explique ces erreurs. Il faut aussi dire que de nombreux nouveaux si-

gnaux ont été ajoutés. Avant nous n'avions que les signaux d'entrée et de sortie. Aujourd'hui, lorsque nous entrons en gare, nous avons toujours trois ou quatre signaux l'un au-dessus de l'autre. Il faut aussi ajouter l'aménagement toujours plus exigeant des tours de service, où l'on conduit dans les limites fixées par les nouveaux BAR (réglementation sectorielle de la durée du travail). Les BAR devraient être des garde-fous et non la norme comme c'est le cas actuellement; et il arrive que nous conduisions en étant à la limite de nos capacités.

■ **Mais il faut aussi dire que les mécaniciens ont durant les dernières négociations une augmentation de la productivité contre leur niveau de salaire...**

C'est vrai, mais cela dépend bien sûr de la manière dont on

veut augmenter la productivité. Par exemple, si nous devons faire le même trajet aller-retour incessamment, ou si on rentabilise le temps au maximum et qu'on se retrouve au final à tourner en rond pendant deux heures, ce n'est pas quelque chose de productif. Il serait logique que les barres noires (le temps de conduite à proprement parler) soient bien réparties lors de chaque journée de travail. Mais ce n'est pas possible que nos horaires soient en noir quasiment cinq heures de suite sans coupure!

■ **Est-ce que les mécaniciens sont saturés, voire débordés?**

Nous ne sommes pas débordés, mais partiellement saturés. Je vais vous donner un exemple personnel: il m'arrive de devoir effectuer six prises de service tôt le matin et on réussit à me mettre la sixième encore plus tôt, à 02 h 30; je peux dire qu'avec un tel horaire j'atteins les limites de mes capacités. Je ne suis pas le seul dans cette situation – malgré tout la plupart des accidents ne surviennent pas durant ces tranches horaires.

■ **Le rail est tout de même un moyen de transport sûr.**

C'est clair! Le risque zéro n'existe nulle part, ni dans les airs, ni sur terre. Il subsiste

toujours un facteur de risque, même quand tout est confié à la technologie.

■ **Mais est-ce que le train pourrait être encore plus sûr?**

Bien entendu! Nous demandons que le ZUB soit installé là où il y a encore des dangers potentiels. Cependant, il faut le dire: l'accident de Neuhausen a eu lieu dans une zone qui n'est pas particulièrement dangereuse. En direction de Schaffhouse il y a deux voies, mais le matin de l'accident c'était différent. C'est là le danger que j'ai déjà mentionné: lorsqu'on conduit souvent sur le même tronçon, une certaine monotonie s'installe. C'est dans un tel contexte qu'on se laisse surprendre par des changements. Si les trajets sont chaque jour variés, que l'on pilote des trains différents, le risque d'accident est nettement plus réduit.

■ **Techniquement, les trains pourraient circuler sans mécaniciens. Est-ce une solution d'avenir pour la Suisse?**

L'investissement pour cette automatisation serait énorme, donc nous n'avons pas trop à nous inquiéter pour le moment qu'une telle éventualité devienne réalité.

Interview: Peter Moor



Urs Mächler, président central de la sous-fédération LPV.

## Les employés de Swiss font les frais du programme d'économies de Lufthansa

Dix-neuf collaborateurs de Swiss sont sacrifiés par le programme d'économie de Lufthansa. La concentration des services financiers à Cracovie amènera des postes de travail simples et standardisés dans ce pays aux salaires bon marché qu'est la Pologne. SEV-GATA condamne l'érosion sournoise des postes de travail chez Swiss.

«Les produits portant le label Swiss doivent aussi venir de Suisse» rappelle Philipp Hadorn,

président de SEV-GATA et secrétaire syndical SEV.

Des milliards de francs d'impôts de nos concitoyens ont été investis dans la compagnie Swiss, en particulier aussi afin de conserver les places de travail dans notre pays. Dans le cadre du programme d'économie de Lufthansa «Global Business Service (GLOBE)», une première décision a maintenant été prise avec des répercussions pour la place économique Swiss de

Lufthansa. 19 personnes de la comptabilité recevront leur congé. «L'amélioration accordée dans le plan social actuel est une bonne chose, mais cela ne justifie pas cette manière sournoise de se séparer des «Shared Services», ajoute Philipp Hadorn.

SEV-GATA va examiner les différentes étapes du programme de Lufthansa concernant Swiss et attend à l'avenir du chef de Lufthansa Christoph Franz une

solution adaptée à la Suisse. En tant qu'ancien chef de Swiss, il connaît très concrètement les conditions de travail de l'entreprise, qui défend une excellente position en comparaison avec les autres compagnies de la branche. La marque Swiss a de la valeur et cette valeur ne doit pas être amoindrie, dans l'intérêt des collaborateurs et de l'entreprise.

« Rue Centrale » est un livre qui donne la parole à 68 Lausannoises et Lausannois, dont le président de la section VPT tl

# Johan Pain n'aime pas les patrons qui sourient...

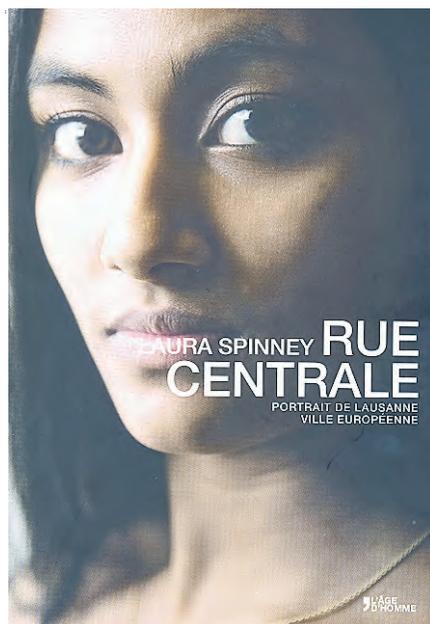
**Dans le livre « Rue Centrale » qui vient de sortir aux Editions L'Age d'Homme, l'auteure Laura Spinney consacre 4 pages au turbulent syndicaliste.**

La journaliste anglaise Laura Spinney vit à Lausanne depuis 2009. Elle a découvert une ville multiculturelle et a décidé de dresser un portrait de la capitale vaudoise à travers les mots de ses habitants. Elle a interrogé 68 personnes. Parmi celles-ci, il a fallu qu'elle tombe sur le soixante-huitard Johan Pain. Laura Spinney décrit en quelques mots le conducteur de bus et président de la section VPT tl: « Sa vie est marquée par la lutte des classes. Syndicaliste, provocateur né, il a de vifs yeux bleus, une moustache et un visage plein de vie. » Le double national franco-suisse Johan Pain évoque au fil des quatre pages qui lui sont consacrées sa participation à Mai 68, son voyage en auto-stop en Espagne avec son épouse « qui a aimé mon genre romantique rebelle », son arrivée en Suisse, dans le Val-de-Ruz, son engagement syndical

au sein des Transports publics de la région lausannoise (tl).

Le fondateur du Gatu (Groupe autonome des transports urbains) regrette la race des anciens patrons « plus paternalistes » avec qui « on pouvait s'engueuler » mais avec qui aussi « on se revoyait pour un apéro ». Tandis que les nouveaux managers « sont très forts (...) et ne laissent pas paraître quoi que ce soit ». Au sujet de ces nouveaux managers (dont il se méfie comme de la peste), le grandiose Johan Pain assène une de ces phrases dont il a le secret: « Notre directeur actuel, par exemple, nous parle toujours avec un grand sourire... »

Mais Johan Pain n'a pas que la lutte syndicale comme horizon. Lorsque son regard se tourne vers les jeunes des banlieues, il comprend leur désarroi et confie à l'auteure du livre: « Les tours de béton, ça vous rend agressif et révolté. C'est pour ça que quand on dit que les jeunes des banlieues se révoltent, je les comprends.



Sur la couverture du livre de Laura Spinney figure le portrait de Mohana Rapin, élève de danse au sein de l'école-atelier Rudra-Béjart. Mohana Rapin a été trouvée tout petit bébé dans des toilettes publiques de la ville de Lalipur au Népal. Elle a été adoptée par une famille lausannoise. Avec Johan Pain, elle est l'une des 68 personnes interrogées par la journaliste anglaise.

Outre Johan Pain, un autre membre du SEV a été interrogé par la journaliste anglaise: il s'agit de Raymond Croset, retraité de la CGN, membre de la section VPT Lac Léman. Un vieux loup de mer que nous présenterons dans un prochain contact.sev.

Il y a le côté béton, il y a le côté étouffement et le manque de reconnaissance. »

Mardi 26 février à 19 heures, à la Maison du Peuple à Lausanne, Johan Pain présidera sa dernière assemblée générale de la section VPT tl. L'occasion pour ses collègues de prendre congé d'un syndicaliste hors norme qui a su attirer l'attention d'une journaliste anglaise.

Alberto Cherubini

## BARRAUDMÈTRE

### Grands-parents en or

■ Sans relâche, tour à tour, la droite, le Centre patronal, Economiesuisse, l'USAM, nous rabâchent la nécessité impérieuse d'augmenter l'âge de la retraite. Pour les plus libéraux, les réformes iniques proposées par le Conseil fédéral ne sont pas assez rapides; elles ne vont pas assez loin.

Cette tactique du matraquage permanent poursuit évidemment l'objectif d'imposer une pensée unique en la matière. Leur réflexion doit ainsi devenir la norme, dans le plus grand déni des faits (contact.sev n° 25/2012). Cette stratégie patronale et bourgeoise vise également à tuer dans l'œuf toute volonté d'améliorer les retraites comme par exemple avec la future initiative AVS Plus.

Surtout, le dogmatisme patronal n'aborde pas la question des retraites dans sa globalité. Ils évitent soigneusement de débattre de l'amélioration du financement et privilégient irrémédiablement les dégradations de prestations. Ils ignorent aussi totalement les dommages collatéraux d'une augmentation de l'âge de la retraite. Il y a les dommages plus manifestes comme les répercussions sur l'assurance invalidité et les coûts de la santé.

Vouloir retarder l'âge de la retraite, c'est faire fi du rôle des grands-parents au sein des familles. De nos jours, il est fréquent que les deux parents doivent travailler pour assurer un revenu digne à leur famille.

Il faut donc trouver des solutions pour garder les enfants; c'est là que nos aînés entrent en jeu. Les chiffres donnent le tournis: 100 millions d'heures par an de garde gracieusement offertes par nos grands-parents. Converti en monnaie sonnante et trébuchante, cela représente un montant annuel de 2 milliards! Et c'est précisément dans les premières années de la retraite que ces heures sont réalisées.

Dans cette évidence, il ne faut pas nier la réalité que les grand-mères jouent un rôle déterminant. Il est donc économiquement aberrant de vouloir augmenter l'âge de la retraite des femmes. Il faut au contraire instaurer un système de retraite flexible possible dès 62 ans pour tous.

Les collectivités publiques n'arrivent pas à répondre à la demande des places en crèche et garderie. Même si ces dernières sont in fine rentables, leur financement reste problématique et retarde leur développement. Par ailleurs, il est aussi bon que les plus jeunes côtoient régulièrement leurs aînés. Ces liens intergénérationnels sont précieux à plus d'un titre. Au propre comme au figuré, les grands-parents sont en or.



Olivier Barraud



Johan Pain.

## Modèle réduit

Cette année, la Chine va investir l'équivalent de 79 milliards d'euros dans les chemins de fer, pour 5200 km de nouvelles lignes tous trafics confondus. Un montant supérieur de 30 % à celui dépensé l'année dernière. Ainsi, la Chine investira maintenant à elle seule dans le rail certainement plus que le reste de la planète. Pour entretenir et développer la croissance économique. Certains dénonceront les nuisances de cette croissance. Oui, mais investir dans le rail, c'est investir dans une croissance qui diminue les nuisances, en particulier la pollution. D'une pierre, deux coups.

Aux USA, la même évidence s'impose avec force, mais en trafic des marchandises exclusivement. Les investissements dans le rail sont hautement rentables : 23 milliards de dollars y ont été consacrés en 2012 (Time, 9.7.2012). Uniquement par des investisseurs privés. Le coût de la tonne/km par rail est de 0,01 euro, alors qu'il est de

0,20 par la route. La part du rail dans l'ensemble est de 45 %, celle de la route, 30 %. Le chemin de fer est considéré maintenant comme l'un des moteurs principaux de la croissance économique américaine. Il lui offre un avantage concurrentiel considérable par rapport aux autres économies.

Et l'Europe du rail, où en est-elle ? La comparaison est cruelle : l'Europe tergiverse, renvoie ; elle parle d'interopérabilité, mais elle

désintègre les réseaux qui la pratiquent (voir la suppression en son temps du pool Europ), elle se perd et s'obstine dans une idéologie libérale censée tout résoudre spontanément. Surtout, surtout, elle n'investit pas dans le rail. Ou seulement à doses homéopathiques. Le souffle de la grande vitesse se tarit dans des variantes de plus en plus modestes. Et si le trafic ferroviaire d'agglomération se développe, l'Europe politique n'y est pour

rien. Quant au trafic marchandises ferroviaire continental, il a chuté globalement à un niveau misérable de 10,7 %, alors que la route assure 45,6 % des prestations. Pourtant le coût de la tonne/km par rail est de 0,11 euro et par camion de 0,14 (NZZ, 3 mai 2012). La logique économique voudrait que l'on mette l'accent sur la solution la moins coûteuse, en lui

donnant toutes les chances de valoriser ses avantages de base. Apparemment, à Bruxelles, ce fait économique fondamental n'intéresse personne. Alors, le constat est clair. Par comparaison à la Chine et aux Etats-Unis, le chemin de fer en Europe n'est pas considéré pour les marchandises comme un moteur de croissance économique. Malheureusement. En fait, la seule évolution positive enregistrée du trafic ferroviaire sur notre con-

tinente ne concerne que le trafic combiné maritime. Mais ce n'est qu'une conséquence des dynamismes chinois et américain. Par contagion, le trafic combiné interne européen en bénéficie aussi dans une moindre mesure. Quand donc, à commencer au moins par ces deux domaines, l'Europe va-t-elle se décider à investir massivement dans le rail, à la hauteur de ce que font la Chine et les USA ?

Bien sûr, les conditions sont très différentes entre ces trois « continents », en particulier avec les USA où la non-existence du trafic voyageurs rend la comparaison peu pertinente. Mais l'exploitation « marchandises » répond aux mêmes règles universelles d'efficacité. Les trains plus longs, plus lourds, en rotations optimisées, sur des itinéraires spécialisés, sont les plus rentables. Sur notre continent, on est très loin de l'application systématique de ces principes de base. Il faut arrêter d'en parler, de théoriser, de s'obstiner à vouloir désintégrer les structures qui fonctionnent. Il faut investir dans les infrastructures ferroviaires. Par exemple 20 milliards d'euros pour commencer. Soit 40 euros par habitant, 20 de moins qu'un Chinois pour la seule année 2013.

La Suisse, elle, investit et continuera d'investir dans le rail. Entre autres, dans des transversales alpines faisant partie d'un réseau intégré reconnu parmi les plus efficaces du monde. Elle contribue ainsi, bien au-delà de sa dimension, à dynamiser l'économie européenne. La Suisse modèle réduit de la Chine en matière ferroviaire... La mondialisation est bien en marche.

Michel Béguelin



Fâcheux développement des CFF en Suisse orientale sur le Rheintal Express

## Le SEV exige un accompagnement des trains

**Les CFF ont publié une mise au concours aux conséquences douteuses. Le SEV demande aux CFF que l'accompagnement des trains soit conservé dans le Rheintal-Express, ce qui permettrait de sauvegarder les postes de travail en Suisse orientale.**

Les CFF se retirent toujours plus de l'Est de la Suisse. Les agents de train sont maintenant également retirés du tronçon St-Gall/Coire. Sous une vague appellation de «service à bord», les CFF veulent engager une entreprise (privatisée) qui donnera l'illusion aux usagers d'un accompagnement dans les trains. En plus, ce «service à bord» existera seulement entre Rorschach et Sargans et pourra n'être assuré que par

des automates. Le nouveau concept cache un véritable démantèlement de l'encadrement de la clientèle.

«C'est une mauvaise idée de supprimer l'accompagnement des trains sur ce tronçon connu pour être dangereux», déclare le secrétaire syndical SEV Peter Peyer. Le SEV exige que le tronçon du Rheintal soit traité par les CFF comme tous les tronçons de trafic longue distance, soit avec accompa-

gnement des trains. Ceci également parce que les projets FAIF/PRODES prévoient de le transformer en véritable tronçon longue distance, avec un horaire cadencé à la demi-heure. Par précaution, le SEV prévient d'un autre démantèlement du même type prévu sur le tronçon Coire/Zurich.

Peter Peyer redoute que ce concept de «service à bord» signifie le début de la fin de l'accompagnement des trains:

«Bientôt les CFF en viendront à la conclusion que ce service suffit à donner l'impression aux usagers qu'ils ne sont pas tout seuls dans le train. Il est cependant nécessaire de pouvoir compter sur des agents bien formés et compétents!» Le SEV espère que les gouvernements des cantons de St-Gall et des Grisons s'engageront eux aussi pour conserver un encadrement complet des CFF en Suisse orientale. **SEV**

Changement de président à la section LEB

# Morel à la présidence

**Didier Morel se réjouit d'être au service de ses collègues et de leur donner satisfaction. Il compte marquer sa présidence de sa « patte », en mettant l'accent sur la formation continue.**

Didier Morel est un bon vivant, un terrien. Il va privilégier la défense des intérêts des employés, tout en soignant le dialogue avec la direction. Pour lui, les qualités à avoir sont la

discretion et le tact, notamment. Il estime que de gros changements vont avoir lieu (nouvelles machines, nouveaux horaires) et que, même si ça génère des problèmes, ça suscite de l'intérêt! Depuis l'arrivée du LEB au Flon à Lausanne, le nombre de voyageurs est beaucoup plus important. L'entreprise vit de beaux jours et Didier Morel compte bien garder un bon

rapport entre les collègues et la direction et contribuer à la bonne marche de la section.

## Changement d'horaire repoussé

A noter que le changement d'horaire de fin d'année n'a pas pu se faire puisque du retard a été pris dans les travaux qui devraient permettre la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux.

Henriette Schaffter

## INFO

### La section LEB (Lausanne-Echallens-Bercher)

La section compte 59 membres, dont 10 retraités. Cela représente un taux de syndicalisation de plus de 90%. L'année passée, 10 nouveaux membres ont été recrutés.

#### Composition du comité:

- Didier Morel, président
- David Borel, vice-président
- Jean-Pierre Waldvogel, secrétaire,
- Bernard Caillat, caissier
- Gaël Stalder,
- Daniel Jeanguenin.



## BIO

**Didier Morel**, 43 ans, est séparé, papa de deux filles de 15 et 11 ans et habite à Prilly-Chasseur, à la gare. Il est électricien de formation. Après avoir travaillé 14 ans comme mécanicien de locomotive au BAM (Bière-Apples-Morges), il a rejoint le LEB il y a trois ans.



Didier Morel travaille au LEB depuis 3 ans, comme mécano.

Michel Jaccard arrête la présidence après huit années en fonction

# « C'est un travail intensif »

**Michel Jaccard est chef de gare à Echallens, le chef-lieu du Gros-de-Vaud, depuis 12 ans. Il vient de passer 8 ans à la présidence de la section LEB. Il en a remis les « clés » à Didier Morel au 1<sup>er</sup> janvier 2013.**

Au niveau syndical, la carrière de Michel Jaccard à la section LEB a été marquée par les négociations de la CCT cadre vaudoise et sa mise en route. Comme l'ancien règlement d'entreprise était meilleur que la CCT cadre sur plusieurs points, il est satisfait d'avoir pu conserver ces acquis dans la CCT d'entreprise. Il est également fier d'avoir su se ba-



Michel Jaccard arrête la présidence du comité, mais reste chef de gare à Echallens.

garrer pour la semaine de vacances supplémentaire. De plus, ces dernières années, les indemnités pour service de nuit et service du dimanche ont bien augmenté, puisqu'elles ont passé de 5 fr./h à 8.50 fr./h. Il estime que l'entreprise se comporte de manière correcte: « Ce qu'ils nous doivent, ils nous le paient. »

## Souvenirs marquants

Ce qui l'a le plus marqué, c'est que le travail était très intensif. Un souvenir particulier: lorsque les

agents ont organisé une collecte au niveau des clients sur une semaine, pour les victimes du tsunami en Asie à fin 2004. Cela suite à son initiative. Côté SEV, Michel a connu trois secrétaires syndicaux: sur une courte période, Francis Barbezat, Olivier Barraud puis l'actuel secrétaire syndical en

charge de la section LEB, Christian Fankhauser. Michel passe la main après huit ans: « Je souhaite beaucoup de plaisir à Didier dans sa fonction de président, malgré les obstacles que l'on peut rencontrer à cette place. »

Hes

## BIO

**Michel Jaccard** aura bientôt 56 ans. Il est marié, père de trois garçons et grand-papa de deux petits-fils. Il a passé 27 ans au service des CFF, un peu partout en Suisse romande puis à la gare de Gorgier-St-Aubin (NE), où il

continue à résider. Il est désormais chef de gare LEB à Echallens. Même s'il habite dans le canton de Neuchâtel, c'est un Vaudois pur souche qui a grandi à Fey, dans le Gros-de-Vaud. Son hobby principal? L'apiculture.

Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines



« Pour que le service public soit de qualité, il est indispensable que le personnel puisse travailler dans de bonnes conditions. » Nuria Gorrite au sujet du renouvellement de la CCT vaudoise des transports publics.

## « Je suis très attachée au partenariat social »

Sur la page d'accueil du site Internet de la ministre socialiste des transports du Canton de Vaud, on peut lire cette citation de Simone de Beauvoir : « Le présent n'est pas un passé en puissance, il est le moment du choix et de l'action ». Une phrase qui colle à la peau de Nuria Gorrite, une femme de réflexion et d'action. Courageuse, elle ne renie pas dans l'exercice de ses fonctions ses convictions sociales et politiques tout en conduisant une realpolitik.

■ **contact.sev**: Quels sont les principaux défis auxquels vous êtes confrontée dans votre fonction de ministre des transports ?

**Nuria Gorrite**: Je plaide pour que l'on n'oppose pas les modes de transports publics et individuels entre eux. Nous sommes tous des multi-usagers. Il y a des trajets que l'on fait en train ou en bus, certains en vélo ou à pied, d'autres en voiture, voire en bateau. Les politiques publiques que l'on déploie doivent répondre à cette exigence multiple. L'objectif des services que je dirige est simple: nous devons relier le territoire pour

permettre aux gens d'être reliés entre eux, avec leur famille, leur travail et leurs loisirs. Pour moi, les infrastructures ne sont pas une thématique uniquement d'ordre technique, les infrastructures sont une composante essentielle des équilibres de notre société pour permettre aux gens et aux marchandises de circuler.

■ **Avec votre collègue Michèle Künzler, ministre des transports genevoise, vous avez fait la promotion de Léman 2030 dans le train, directement auprès des pendulaires. Pourquoi ?**

Aujourd'hui les usagers des transports publics ont des besoins: il n'y a pas assez de places assises, pas assez de trains. Cependant, pour résoudre ces problèmes, il faut un temps fou. Léman 2030 a pour objectif de doubler la capacité en places assises entre Lausanne et Genève et de passer à la cadence au quart d'heure sur les RER. Il faudra acheter de nouvelles rames RER et agrandir les gares de Lausanne et Genève. Michèle Künzler et moi avons voulu dire directement aux pendulaires que nous sommes conscientes de leurs problèmes, nous nous employons à les résoudre, mais il faudra du temps. Nous avons aussi voulu donner un signal à Berne pour que les autorités fédérales comprennent nos besoins.

■ **Que pensez-vous du projet du Conseil fédéral visant à remplacer les lignes ferroviaires non rentables par des bus ?**

Je souhaite que le Conseil fédéral renonce à son ordonnance. La Conférence des directeurs cantonaux des transports publics est également opposée à ce projet. Il

faut se rendre à l'évidence que le débat sur le financement des transports publics est permanent. La question de savoir qui va payer la facture se pose sans cesse. Faut-il plus d'impôts, plus de taxes, ou faire

« Si nous gardons le souci de conserver nos lignes régionales qui sont si essentielles pour le maintien de la cohésion de notre territoire, on ne peut pas imaginer de les confier à des entreprises privées qui ont comme but premier de faire de l'argent. »

payer davantage les utilisateurs? Lorsqu'on développe des prestations, il y aura toujours à un moment donné quelqu'un qui veut faire payer quelqu'un d'autre. Pour ma part, je ne suis pas favorable à un ultérieur report des charges sur l'utilisateur, il me semble que nous avons atteint le maximum de côté-là.

■ **Le SEV a signé une convention collective cantonale cadre avec l'Union vaudoise des transports publics. Cette année, cette CCT va être renégociée. Quelle est votre vision du partenariat social au sein des transports publics ?**

Je suis fille de syndicaliste. Je suis naturellement très attachée au partenariat et au dialogue social dans le secteur des transports publics à l'instar de tous les autres secteurs

économiques. Je suis aussi attachée au service public. Et pour que ce service soit de qualité, il est indispensable que le personnel puisse travailler dans de bonnes conditions. C'est aux partenaires sociaux de dialoguer entre eux et d'arriver à des accords. Pour ma part, je ferai tout ce qui est en mon

pouvoir pour que le renouvellement de cette convention collective de travail se passe dans les meilleures conditions possibles.

■ **Le SEV constate que le personnel des transports publics fait souvent les frais des contraintes budgétaires imposées aux ETC. Trouvez-vous juste que l'on fasse des économies sur le dos du personnel ?**

Les entreprises de transport concessionnaires sont dans un champ de tension: d'un côté elles doivent fournir des prestations de qualité au meilleur prix, de l'autre côté elles doivent offrir de bonnes conditions de travail à leurs employés, tout en veillant à ce que la sécurité soit rigoureusement assurée. Toutefois, si une entreprise se trouve dans des contraintes budgétaires

### BIO

**6 juillet 1970**: Naissance de Nuria Gorrite à La Chaux-de-Fonds de parents travailleurs immigrés espagnols. Son père a été secrétaire syndical chez Unia Vaud

**1987**: Début de son engagement à Amnesty International

**1992-1996**: Etudes de lettres à l'Université de Lausanne

**1993**: Adhésion au Parti socialiste et première élection au Conseil communal (législatif) de Morges

**1996**: Conservatrice du Musée Alexis-Forel à Morges

**1998**: Naissance de sa fille, Ségolène

**2000**: Election à la Municipalité de Morges

**2007**: Election au Grand Conseil vaudois

**2008**: Elue syndique de Morges

**2012**: Elue au Conseil d'Etat du Canton de Vaud



Les ministres des transports Nuria Gorrite (Vaud) et Michèle Künzler (Genève) ont présenté aux pendulaires le projet « Léman 2030 ».

telles qu'elle n'a plus les moyens de garantir sa mission envers les usagers et envers son personnel, l'Etat doit alors intervenir.

■ **Le pouvoir d'achat du personnel des transports publics est touché parce qu'il doit passer à la caisse pour participer à l'assainissement de son 2<sup>e</sup> pilier. Les cantons ont-ils les moyens de soulager cette charge financière ?**

Je suis consciente que le sujet des caisses de pension est un sujet chaud qui affecte bien souvent le pouvoir d'achat du personnel des transports publics. Mais les sacrifices demandés ont pour but de garantir les retraites à long terme. Il faut être conscient que les entreprises participent aussi à l'assainissement des caisses de pension grâce à de l'argent versé par les cantons dans le cadre de leur participation aux coûts d'exploitation. Donc, sans cette participation

cantonale, le prix à payer par le personnel serait encore plus rude.

■ **Les incivilités et la violence mettent à rude épreuve le personnel des transports publics. Y a-t-il une stratégie cantonale vaudoise pour combattre ce fléau ?**

Il n'y a aucune tolérance à avoir envers les personnes qui insultent et attaquent le personnel des transports publics. Les gens de la fonction publique en général sont de plus en plus exposés aux incivilités. Même le personnel des hôpitaux est confronté maintenant aux violences et aux agressions. Le cas de la fermeture des guichets de la gare de Moudon nous interpelle. Le Service de la mobilité s'est senti très concerné par cette décision. Nous al-

lons mettre sur pied tout prochainement une rencontre avec les autorités moudonnoises, les CFF et la police pour identifier les problèmes et voir comment on pourrait intervenir. On ne peut pas se contenter de dire qu'il y a une augmentation des incivilités et de la violence, donc on ferme les guichets,

« Je suis totalement favorable à ce que des représentants du personnel siègent au sein des conseils d'administration. »

point. C'est très important de faire savoir que l'espace public appartient à tout le monde et pas uniquement à quelques trouble-fêtes. Il ne faut pas baisser les bras. Nous devons tous ensemble chercher des solutions concrètes pour que les espaces publics restent ouverts au public.

■ **Quelle est votre position par rapport à d'éventuelles mises au concours de lignes de transports publics ?**

Le canton doit s'assurer que les prestations qui sont offertes par les entreprises le soient aux meilleurs coûts. Mais pour moi la libre concurrence a des limites. Les exemples anglo-saxons ont montré que les privatisations ne sont pas, au final, une source d'économies et de maintien d'un bon service public. Si nous gardons le souci de conserver nos lignes régionales qui sont si essentielles pour le maintien de la cohésion de notre territoire, on ne peut pas imaginer de les confier à des entreprises privées qui ont comme but premier de faire de l'argent. Elles renonceraient vite aux lignes non rentables pour les remplacer peut-être par des bus.

■ **Le SEV a revendiqué un poste au sein du conseil d'administration de la nouvelle structure de la CGN. Est-ce que cette revendication a été satisfaite? Que pensez-vous, d'une manière générale, de la présence de**

**représentants du personnel au sein des conseils d'administration des compagnies de transport public ?**

En ce qui concerne la CGN, un accord de principe a été trouvé pour répondre à la revendication du SEV. Lorsque cet accord sera finalisé, la CGN fera une communication. Je suis totalement favorable à ce que des représentants du personnel siègent au sein des conseils d'administration. Bien sûr, ces représentants doivent respecter les règles de confidentialité. Je suis vraiment convaincue que la présence de représentants du personnel au sein des conseils d'administration est un élément qui renforce la cohésion entre les partenaires sociaux. C'est un gain pour les entreprises et pour le personnel.

Propos recueillis par  
Alberto Cherubini

Texte complet de l'interview sur le site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

La prévoyance vieillesse à l'ordre du jour de la Commission de la sécurité sociale et de la santé publique (CSSS) du Conseil des Etats

# Non à un démantèlement automatique des rentes

**La commission a siégé les 21 et 22 janvier, sous la présidence de Christine Egerszegi (PLR, AG).**

La CSSS a traité des orientations de la réforme de la prévoyance vieillesse définies par le Conseil fédéral en novembre dernier. Elle a décidé, par 7 voix contre 4 et 2 abstentions, d'accepter une initiative de commission visant à doter l'AVS d'un frein à l'endettement. Cette initiative, qui doit encore être approuvée par

la commission homologue du Conseil national, serait traitée parallèlement aux travaux du Conseil fédéral.

Ainsi donc, c'est au moyen d'un mécanisme au nom séduisant de «frein à l'endettement» que la majorité de la CSSS du Conseil des Etats prépare la mise en place d'un démantèlement automatique des rentes de l'AVS sous la forme de leur baisse ou en relevant l'âge de la retraite. En agissant de la sorte, la droite passe totalement à côté du peuple suisse qui a déjà sèchement

rejeté ce genre de programme de démantèlement lors de la 11<sup>e</sup> révision de l'AVS. L'USS combattra donc cette nouvelle tentative de démantèlement avec tous les moyens à sa disposition.

L'USS prie instamment la CSSS du Conseil national d'envoyer par le fond l'initiative de sa commission-sœur et demande aux politiciens bourgeois d'arrêter de dénigrer sans cesse l'AVS pour s'attaquer désormais au pillage à répétition dont est victime cette assurance vieillesse et survivants.

Globalement, celle-ci est prise chaque année d'environ 3 milliards de francs parce que la Confédération puise dans des recettes qui lui reviennent en fait comme celles de l'impôt sur le tabac ou de l'impôt sur l'alcool. De plus, cette assurance est constamment sevrée de ressources financières, cela entre autres à cause de la deuxième réforme de l'imposition des entreprises.

Plutôt que de s'occuper sans arrêt de programmes de démantèlement, les politiques devraient se concentrer sur la

manière dont on pourrait renforcer le pilier le plus solide de l'Etat social et remplir le mandat constitutionnel en matière de prévoyance vieillesse. Selon la Constitution fédérale, le revenu réalisé avec les rentes des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> piliers doit permettre aux retraités de maintenir «de manière appropriée» leur niveau de vie antérieur. Pour que cela soit le cas, il faut augmenter les rentes de l'AVS comme le propose l'initiative populaire AVSplus que l'USS lancera au printemps prochain.

USS

Ateliers CFF de Bellinzone

## Un projet peut en cacher un autre

**L'avenir des «Officine» reste incertain. A Bellinzone le climat est redevenu tendu au sein du personnel. Il a fallu une nouvelle fois avoir recours au médiateur de la Confédération Franz Steinegger.**

Cela faisait 13 mois que toutes les parties concernées par l'avenir des Ateliers CFF de Bellinzone ne s'étaient plus rencontrées. Il y avait donc matière à discuter durant la séance qui a eu lieu en ce début d'année.

### CFF satisfaits

Premier constat: les CFF sont satisfaits de la marche des Ateliers. Des solutions pour améliorer le cycle de production sont à l'étude ou déjà en voie de réalisation. Les représentants du personnel regrettent que le management ait

traîné les pieds ces dernières années au lieu de rendre les «Officine» encore plus attractives sur ce marché d'avenir qu'est l'entretien du matériel roulant.

### Pourquoi autant de projets?

Si les dirigeants des CFF ont donné des signaux positifs quant à la marche des «Officine», ils ont tout de même rappelé que divers projets étaient en cours d'étude pour déterminer quel serait l'avenir de ce site très convoité. Du côté du canton du Tessin, le projet de faisabilité pour l'aménagement d'un centre de compétences de l'industrie ferroviaire serait sur le point d'être bouclé. De leur côté, les CFF avancent avec leur projet «Lago» qui serait compatible avec ce projet cantonal de centre de compétences.

Un deuxième projet des CFF, dénommé «Area», étudie la possibilité de trouver une nouvelle affectation à une partie

du terrain des «Officine». Confié à un architecte, ce projet ferait la part belle aux promoteurs immobiliers. Rappelons que ce terrain se trouve à quelques pas de la gare de Bellinzone qui sera la première halte versant sud du tunnel de base du Gothard. Un bel emplacement donc. L'hypothèse d'une promotion immobilière est en totale contradiction avec les projets qui visent à développer l'activité ferroviaire sur le site des «Officine». Les représentants du personnel ont demandé le retrait pur et simple du projet «Area». Le personnel a reçu le soutien du médiateur Franz Steinegger. Ce dernier est d'avis que l'avenir du site des Ateliers CFF de Bellinzone doit être lié à la poursuite de l'activité industrielle et à la sauvegarde de l'emploi. Une nouvelle séance rassemblera toutes les parties intéressées le 18 avril prochain.



Les Ateliers CFF de Bellinzone: une activité industrielle qui doit se poursuivre et se développer.

Pietro Gianolli

CFF Cargo : fermeture du site de Lonay

# Une solution pour chacun !

Jean-Pierre Etique et Jürg Hurni, secrétaires syndicaux SEV, se sont rendus sur place le vendredi 25 janvier, pour écouter les demandes des travailleurs.



**On apprenait le 15 janvier que 45 personnes de CFF Cargo allaient perdre leur poste début 2014, dont 32 à Lonay.**

«Jusqu'ici réparti sur plusieurs emplacements, l'entretien du matériel roulant de CFF Infrastructure sera centralisé aux ateliers industriels de Bienne dès 2014. L'entretien de près de 2500 véhicules ferroviaires sera désormais assuré par la division Voyageurs.» Voilà la communication officielle de CFF Cargo. Conséquence: les équipes travaillant actuel-

lement à Lonay devront postuler aux places proposées (une liste devrait être fournie en février) soit à Cargo, à Infra ou à la Division Voyageurs. Ceux qui postuleront et seront engagés à Bienne pourraient être amenés à travailler sur le site de Lonay, mais en tant qu'équipe mobile. Le profil des personnes concernées? De tous les âges et tous niveaux d'exigences. Il s'agit d'employés en charge de l'entretien.

#### Suisse alémanique et Tessin

Les 12 salariés d'Olten fonc-

tionnent déjà actuellement en équipe mobile, il ne devrait donc y avoir «qu'un changement d'employeur» pour eux. A noter que 6 postes seront mis au concours au Tessin et 12 places créées à Zurich.

#### Première prise de contact

Jean-Pierre Etique a tenu à rassurer les salariés lors de la première assemblée du personnel vendredi 25 janvier. «Bonne nouvelle, vous maintenez votre revenu. Mais de monstres changements vous attendent. Le SEV sera là pour vous. A Lausanne, lorsque ça a

fermé, personne ne s'est retrouvé sur le carreau. Mais on devra lutter, notamment pour que les garanties de salaire soient maintenues.»

#### Personne de contact nécessaire

Un des gros problèmes, c'est le manque de chef de site à Lonay, une personne qui connaisse les situations individuelles, qui puisse comprendre les problèmes de chacun. D'où la première demande de l'assemblée: nommer une personne de contact pour la durée de la procédure.

Du côté des travailleurs, c'est un peu le choc: «On est un peu perdus. Il nous faut déjà accepter la situation, se réorganiser au niveau personnel.» Ou encore: «On ne sait rien, on ne nous dit rien.»

Du côté du syndicat, on se mobilise. Jürg Hurni et Jean-Pierre Etique prennent les contacts nécessaires avec la direction pour faire avancer les choses. Et rendez-vous est d'ores et déjà pris en février à Lonay pour soutenir les salariés dans leurs démarches pour leur avenir.

Henriette Schaffter

**Michel Grand, 47 ans, est maître-artisan et habite à Châtillens (VD). Il est marié et a une fille. Il est membre SEV depuis 1992.**

«J'ai été déplacé de Lausanne il y a 7 ans. Je suis confiant pour la suite. Mon souci, c'est que je vais travailler en train et je ne pourrais pas arriver à Bienne avant 8 h le matin. Ils devront accepter cela. Du côté du syndicat, j'espère qu'on obtiendra une indemnisation.»



**Jean-Marc Zoell, 45 ans, est maître-artisan et habite à Châbles (FR). Il vit en concubinage, sans enfant. Il est membre SEV depuis 2009.**

«On a tous appris le 15 janvier que nos postes seraient supprimés. Pour l'instant, je suis confiant car je connais déjà le site de Bienne et la localisation me convient, puisque j'habite au bord du lac de Neuchâtel.»



**Angelo Pisaturo, 56 ans, marié, deux enfants adultes, est à l'entretien des locs. Il habite à Lausanne et est membre SEV depuis 1988.**

«J'ai été déplacé lors de la fermeture de Lausanne. C'est le 4<sup>e</sup> site que je fais! Il faudrait faire pression pour qu'ils maintiennent le site de Lonay, car sinon il n'y a plus rien en Suisse romande chez Cargo!»



La révision de la loi sur l'aménagement du territoire veut établir des orientations importantes

« Nous devons réfléchir à ce que nous voulons exactement comme transports, non seulement pour des raisons écologiques mais aussi pour des raisons liées à l'aménagement du territoire. »

Franziska Teuscher, présidente de l'ATE



# Pour ne pas vivre dans un « pays sans campagne »

**Le peuple suisse votera le 3 mars sur la révision de la loi sur l'aménagement du territoire. C'est très certainement l'objet qui suscite le plus d'émotion. Il faut savoir que l'issue de cette votation aura de grosses répercussions; il en va du développement futur de la Suisse et de l'aspect du paysage suisse dans vingt ou cinquante ans.**

Même les opposants à la révision de la loi semblent douter de leur succès. Ils mettent en garde dans leur propagande contre les soi-disant conséquences d'une telle révision, à savoir des loyers monstrueux et des impôts plus élevés. Pour aboyer pareillement et mentir de la sorte, il faut croire qu'ils n'ont aucun argument.

Au Conseil national, le vote n'avait pas été si mauvais: 108 contre 77. La grande majorité des conseillers nationaux UDC et PLR s'étaient prononcés contre ainsi que la moitié de la fraction PDC/PEV. Seule l'Union suisse des arts et métiers, à l'origine du référendum, reste dur comme fer sur sa position. Même dans le canton du Valais, qui avait pourtant récolté la moitié des signatures du référendum, on entend maintenant des voix pour la révision de la loi.

## Piloter le développement de l'urbanisation

Le problème de l'aménagement du territoire est ancien: si le développement urbain n'est pas planifié, on arrive à une urbanisation désor-

ganisée. Cela entraîne une surconsommation des terres et des conséquences financières importantes en matière de routes, d'électricité et d'eau. La loi révisée demande que les zones constructibles soient définies en fonction des besoins prévisibles pour les quinze prochaines années. Cela signifie que les cantons ayant trop de zones à bâtir devront en déclasser et d'autres n'en ayant pas assez pourront et devront en créer. Et là où la zone a été déclarée « à bâtir », on doit pouvoir construire, sans que le propriétaire n'attende une augmentation de la valeur et que la commune doive instaurer d'autres zones à bâtir ailleurs.

## De trop petites ou de trop grandes zones à bâtir

Le plus grand objecteur en matière d'aménagement est le canton du Valais qui a 4363 hectares de terres en zones à bâtir, à savoir quatre fois trop. Il devrait donc déclasser certaines zones (il est par conséquent assez compréhensible que les Valaisans luttent contre cette loi, car elle les obligerait à se plier aux règles.) Mais le canton du Jura, beaucoup

plus petit, a également trop de zones à bâtir en comparaison avec ses besoins, tandis que le demi-canton de Bâle-Ville ne peut pas couvrir ses besoins avec les zones actuelles.

## « Attention: la Suisse »

La loi actuellement en vigueur avait déjà pour objectif, en 1979, de mieux planifier, mais elle n'est pas assez facile à utiliser. Le malaise date toutefois de bien plus longtemps: déjà en 1955, Max Frisch, écrivain et architecte, s'était plaint dans son texte « Attention: la Suisse » qu'il n'y avait guère de possibilités dans les structures traditionnelles. Il proposait donc de créer une ville modèle, où lieux de travail et lieux d'habitation se côtoieraient.

## Une société d'automobilistes

Malheureusement, la direction prise depuis 50 ans est tout autre: de nombreux villages suisses n'ont pas assez de magasins d'alimentation et les habitants ont besoin d'une voiture pour faire leurs courses. Ils ont également besoin de leur voiture pour aller travailler. Et comme on n'a pas construit de manière compacte, les lieux sont souvent

insuffisamment desservis par les transports publics.

## Réunir habitation et travail

Il ne s'agit pas de faire de tous les Suisses des citadins. Cela serait ridicule. Dans le futur, il faudrait surtout pouvoir limiter la mobilité subie dont souffrent beaucoup de citoyens aujourd'hui. C'est pourquoi lieux de résidence et lieux de travail doivent être à nouveau réunis. Cela signifie que les zones à bâtir ne doivent plus se situer dans les zones périphériques mal desservies mais au contraire dans les centres, à savoir les petites, moyennes et grandes villes et leurs agglomérations.

## Coûts des infrastructures

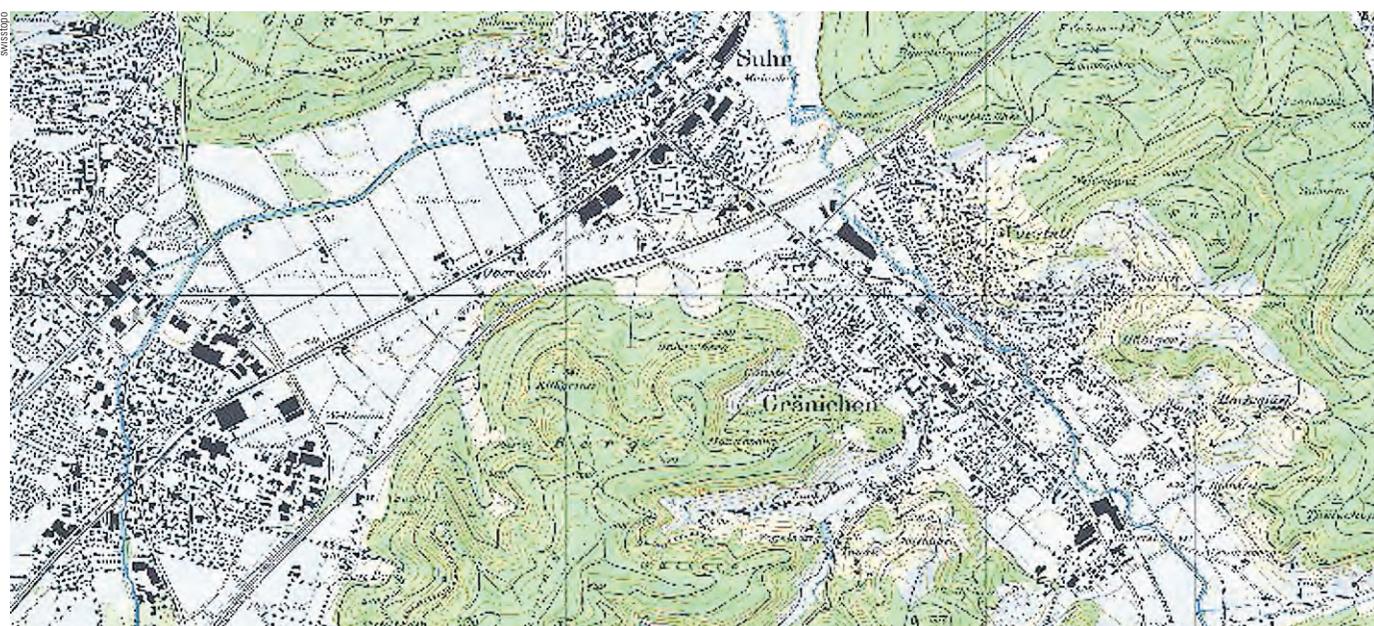
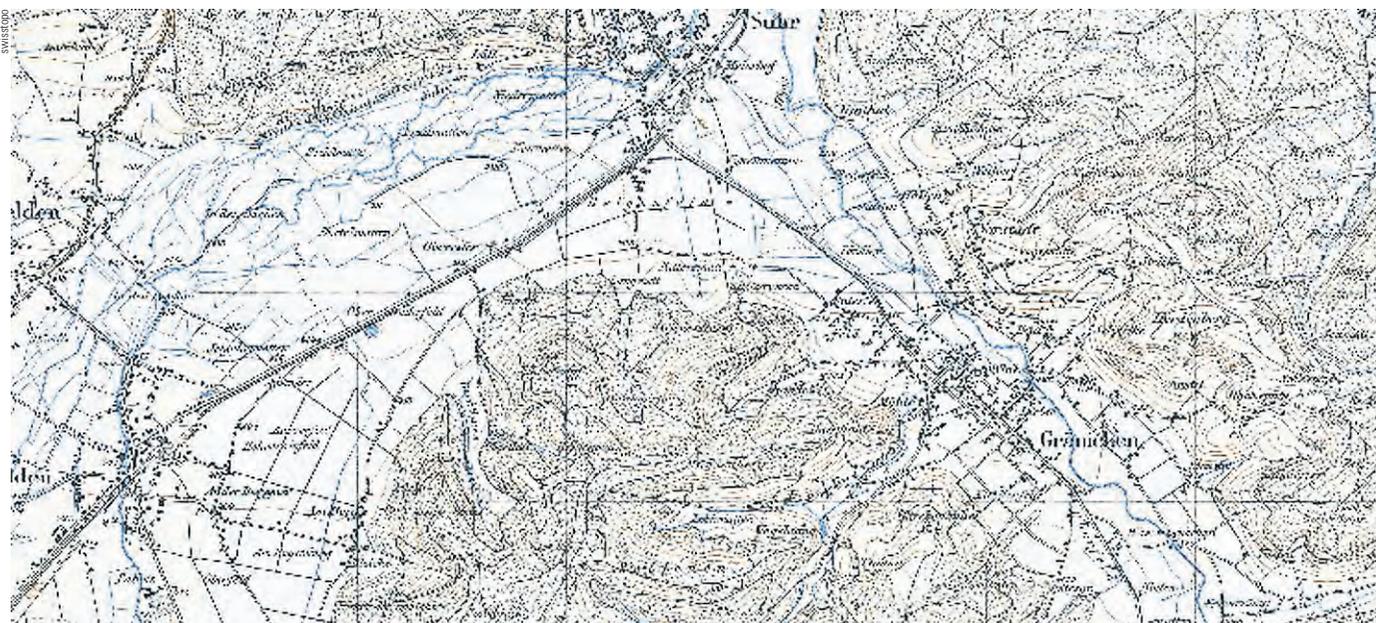
On ne parle pas de pousser les gens à habiter en ville, mais seulement de permettre de le faire à ceux qui le désirent. Aujourd'hui, c'est souvent impossible: il y a peu de zones à bâtir aux environs des centres. Celui qui est « déplacé » ainsi en campagne devient pendulaire. Cela engendre des villes plus grandes et diminue la qualité de vie de ceux qui vivent encore en ville. Et les coûts des infrastructures en

campagne doivent être pris en charge par l'ensemble de la population: routes, transports publics, distribution de l'eau et de l'électricité.

## Pas de coûts plus élevés

L'argument financier que mettent en avant les opposants à la révision n'est donc pas valable: les coûts annexes chutent si on construit de manière compacte. Celui qui n'est pas obligé de prendre la voiture pour aller au travail, aller faire ses courses, faire du sport ou rencontrer ses amis, peut peut-être renoncer totalement à sa propre voiture. Mais même les coûts de logement (loyer) n'augmenteront pas à l'entrée en vigueur de la loi. Car celle-ci empêche la spéculation foncière et les prix devraient alors plutôt diminuer. De plus, des milieux bâtis compacts dans les centres utilisent moins de surface que l'urbanisation en périphérie. Et beaucoup économiseraient en vivant dans des logements moins spacieux. Cela nécessite cependant tout d'abord une certaine mobilité en matière de logement: beaucoup de personnes seules ou de couples vivent aujourd'hui dans des

Sur cette carte de la région située au sud de Suhr, datant de 1938, on remarque bien les villages séparés les uns des autres.



La carte actuelle de la même région montre une tout autre image: les villages sont désormais collés les uns aux autres et les zones dédiées aux transports ont pris beaucoup d'importance.

## INFO

Les lacunes de l'aménagement du territoire « font subir une mobilité excessive et nocive à beaucoup d'individus. Un meilleur aménagement du territoire aidera à mieux contrôler la mobilité, ce qui sera tout à l'avantage des transports publics. » Ainsi s'exprime l'ATE. Il en va de l'avenir de notre espace de vie, du développement des milieux bâtis et de la conservation de notre paysage, cela contre un excès de construction et une destruction de la campagne. Celui qui accepte la révision de la loi protège, en plus des transports publics, le paysage suisse et aide à réconcilier la protection du paysage et l'urbanisation.

appartements destinés aux familles. La sécurité sur les routes doit aussi augmenter afin que les enfants puissent à nouveau jouer dehors.

### Conservier la qualité de repos

Les effets positifs de la révision vont encore plus loin: si les terres agricoles ne sont plus morcelées, elles peuvent être mieux travaillées et de manière plus rentable. La qualité de repos de notre paysage augmentera s'il n'est pas bétonné de part et d'autre. Les transports publics et la mobilité douce doivent être encouragés.

### Peut-être l'ultime occasion

La loi actuelle est entrée en vigueur en 1979. Elle a permis d'agir un peu en matière d'aménagement du territoire mais pas suffisamment. On

construit encore chaque année en Suisse sur une surface équivalente au lac de Morat. L'adaptation de la loi est peut-être la dernière occasion d'éviter que la Suisse devienne un « pays sans campagne », comme le disait le poète bernois Fritz Widmer. Il est certain qu'il y a des pays ou des régions qui sont davantage urbanisés que la Suisse. Mais il y a danger que la Suisse perde son attractivité. Aussi longtemps que le développement de la construction, aussi bien en matière de logements que d'industries et bureaux et d'infrastructures de transport, n'est pas remis sur de bons rails, il y a en effet des risques que la Suisse se développe dans une direction qui péjore grandement et durablement la qualité de vie dont elle bénéficie actuellement.

pan/Hes

## Qu'est-ce qui changera si la loi est acceptée ?

Le texte légal révisé prévoit la séparation entre les territoires constructibles et les territoires non constructibles, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, la création d'un milieu bâti compact et la création et le maintien d'un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques. De plus, il prévoit que les lieux d'habitation et les lieux de travail devront être dotés d'un bon réseau de transports publics et qu'il faudra assurer une meilleure utilisation des zones à bâtir des friches ou des surfaces non utilisées.

Si la terre agricole est vendue ou reclassée en zone constructible, au minimum 20 % de la plus-

value obtenue sera prélevé et utilisé pour dédommager le dézonement en terre agricole.

Chaque canton devra à l'avenir établir un plan directeur donnant les orientations qu'il veut prendre en matière d'aménagement du territoire. Il devra également déterminer la taille des zones constructibles et leur répartition. Les zones à bâtir seront définies en fonction des besoins prévisibles pour les quinze années suivantes et ne devront pas excéder ces besoins. Un article séparé règle l'implantation d'installations solaires dont les processus d'autorisation devront être simplifiés.

La loi sur l'aménagement du territoire est importante pour la politique des transports

## « Cette décennie doit être celle de l'aménagement du territoire »

**Franziska Teuscher a expliqué lors de la conférence annuelle de l'ATE pourquoi elle s'engageait pour la révision de la loi sur l'aménagement du territoire.**

Les années 2000 sont sans nul doute la décennie du trafic pendulaire. C'est l'économie qui a engendré des flux massifs de pendulaires. Elle exerçait une immense pression sur les employés. Ces derniers devaient être flexibles et se plier aux exigences de leur entreprise. Citons notamment les durcissements dont avait à l'époque fait l'objet l'assurance chômage: depuis lors, un chômeur ne peut plus refuser une offre d'emploi si le trajet n'excède pas deux heures.

Que signifie cette «flexibilité» souvent décriée pour les employés? Prenons l'exemple d'un jeune père de famille que j'ai eu l'occasion de rencontrer il y a peu. Habitant à Neuchâtel, il a tout d'abord été engagé par son employeur à proximité de son domicile. Mais il a ensuite été déplacé à Morat, et finalement à Fribourg. Pour s'y rendre, il doit compter entre 45 minutes et une heure de trajet en voiture. Par chance, depuis le début de cette année, il travaille de nouveau dans le canton de Neuchâtel. Pour certains travailleurs, cela engendrait un stress énorme et pour les personnes sans emploi, une dégradation sociale de leur situation. Aujourd'hui, si l'on considère la situation avec un recul de plus de dix

ans, nous sommes bien obligés d'admettre que cela ne peut pas continuer. Nous vivons dans un petit pays densément peuplé, les possibilités de créer de nouvelles voies de circulation sont limitées et nos réserves de terrains ne sont pas suffisantes pour accueillir tous ceux qui veulent vivre à la campagne et travailler en ville. Les années 2010 doivent donc être la décennie de l'aménagement du territoire.

En Suisse, les nouvelles infrastructures construites (routes, centres commerciaux, parkings ou lotissements) occupent chaque jour la superficie de près de dix terrains de football. Jusqu'à présent, ce développement s'effectuait sans le moindre contrôle et la crainte de voir les constructions envahir les zones non constructibles est avérée depuis bien longtemps: près de 30% des édifices sont aujourd'hui bâtis en dehors de ces dernières.

Conséquence: le nombre de terrains agricoles et d'habitats pour les animaux sauvages ainsi que la biodiversité reculent toujours plus et les espèces de plantes invasives se propagent. Le trafic joue un rôle prépondérant: plus nos voies de circulation seront bien aménagées et rapides, plus il sera facile de parcourir de longues distances pour se rendre au travail. Mais à long terme, l'objectif doit être de réduire les flux de circulation. Pour ce faire, différentes mesures sont envisageables:

■ Créer des incitations financières destinées à réduire le trafic pendulaire. Parallèlement, la concurrence fiscale doit être limitée: elle incite en



Franziska Teuscher

effet les travailleurs à s'installer dans les régions rurales et à faire la navette pour se rendre au travail;

■ Implanter des lotissements dans des endroits bien desservis par les transports en commun. Des lotissements dispersés entraînent davantage de trafic automobile;

■ Faire en sorte que les nouvelles entreprises s'installent dans des endroits bien desservis par les transports en commun;

■ Organiser les régions de travail et d'habitat intelligemment, afin que de plus en plus de personnes puissent habiter à proximité de leur travail;

■ Développer de nouvelles infrastructures de transport (en particulier des routes) de façon modérée.

Il est évident que cet objectif ne pourra pas être atteint du jour au lendemain. Il est donc indispensable de diriger autant et dès que possible les flux de circulation vers les transports en commun. Ceux-ci sont non seulement respectueux de l'environnement, mais requièrent aussi beaucoup moins de place que le

transport individuel motorisé tout en transportant le même nombre de personnes. Si nous voulons donc investir dans de nouvelles infrastructures de transport, nous devons avant tout privilégier les transports en commun et non de nouvelles autoroutes ou un deuxième tunnel routier au Gothard.

Le 3 mars 2013, la loi modifiée sur l'aménagement du territoire sera soumise au vote. Avec l'aide des autres organisations environnementales, l'ATE dira oui à la révision de la loi sur l'aménagement du territoire. Cette loi met enfin en œuvre des mesures contre les zones à bâtir surdimensionnées autorisées par différents cantons et communes. Cette nouvelle loi est destinée à y mettre un terme et à réduire les zones à bâtir.

### «Installez-vous là où vous travaillez»

Cette règle n'est toutefois pas si simple à mettre en œuvre pour tout le monde à l'heure où au trafic pendulaire devrait pourtant succéder une décennie du ralentissement. Une décennie au cours de laquelle nous économiserons nos réserves foncières. Une décennie pendant laquelle travail et logement ne seront plus obligatoirement éloignés. Une décennie qui nous permettra d'avoir davantage de temps.

Franziska Teuscher,  
présidente de l'ATE

Le texte dans son entier est disponible sur le site de l'ATE [www.ate.ch](http://www.ate.ch)

## ET APRÈS?

La révision de la loi sur l'aménagement du territoire sur laquelle on vote le 3 mars a été acceptée par le Conseil national par 108 voix contre 77, par le Conseil des Etats par 30 voix contre 10.

Il s'agit d'un contre-projet indirect à l'initiative sur le paysage. Elle passe en votation car l'Union suisse des arts et métiers USAM et le canton du Valais ont saisi le référendum contre cette révision de la loi.

Si une majorité des votants accepte la révision de la loi, celle-ci entre en vigueur.

Comme on vote sur une loi et non sur un article constitutionnel, la majorité des cantons n'est pas nécessaire. Attention: on vote sur la loi et non sur le référendum! «Oui» signifie donc qu'on accepte cette loi.

Avec l'acceptation de la révision de la loi par le Parlement, le comité d'initiative a mis son initiative en suspens. Si la loi est acceptée, l'initiative est retirée. Si la révision de la loi échoue en votation populaire, l'initiative est réactivée et on arriverait à une votation sur un article constitutionnel sur la protection du paysage, qui va plus loin et est plus stricte que la révision elle-même.

L'initiative sur le paysage poursuit les mêmes objectifs que l'initiative sur la protection des terres agricoles (Kulturland Initiative) acceptée en juin dernier (une grosse surprise) dans le canton de Zurich, mais sur le plan fédéral.

Actuellement, il y a des projets d'initiative dans les cantons de Berne, Fribourg, Soleure et Argovie, qui iraient encore plus loin que la révision de la loi.

pan/Hes

## Sous-fédération VPT

- Jeudi 28 février** ■ **Journée branche bus Olten**  
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*
- Jeudi 7 mars** ■ **Journée branche chemin de fer Olten**  
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*
- Mardi 19 mars** ■ **Journée branche Région Jungfrau**  
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*
- Mercredi 20 mars** ■ **Journée branche Olten**  
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*

## Sections

- Mardi 26 février 19 h** ■ **vpt tl**  
**Lausanne**  
Maison du Peuple  
Assemblée générale statutaire  
RÉSERVEZ cette date et venez nombreux! Les absents auront tort!  
*Le comité*
- Dimanche 5 mars 17 h** ■ **LPV Brigue**  
**Glis**  
Restaurant Malteserkreuz  
Assemblée générale  
Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux de service. Nous comptons sur une nombreuse participation.  
*Le comité*

## Pensionnés

- Mercredi 27 février 14 h** ■ **PV Vaud Assemblée générale des membres**  
**Lausanne**  
Buffet de la Gare  
Salle des Cantons  
Nous vous invitons à venir nombreux à notre assemblée générale des membres le mercredi 27 février.  
A part l'ordre du jour statutaire, nous honorerons les membres ayant souhaité se retirer du comité après un long engagement.  
**Olivier Barraud**, secrétaire syndical, nous informera sur quelques sujets touchant les retraites et l'économie en Suisse dans les mois à venir.  
Pour des interventions et remarques complexes, faire parvenir votre demande jusqu'au mercredi 20 février si possible par carte postale adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, ou par courriel: jean-pierre@genevay.net ou prendre contact avec le président de la section au 024 445 20 27.  
*Jean-Pierre Genevay  
Président PV Vaud*

## Loisirs

- Du 3 au 16 février** ■ **USSC Quilles**  
**dès 10 h**  
**Münchenstein**  
Restaurant Kegelcenter Euchfeld  
22° Championnat bâlois ASQC à Münchenstein  
Renseignements: Felix Fontana  
f.fontana@balcab.ch  
*CQ Kosmos Bâle*

## Commission féminine 2013

- 7/8 mars ■ **Activités EqualPayDay et Journée internationale de la femme**  
Toutes les femmes intéressées sont les bienvenues
- 13 mars ■ **Séance CoFem**  
Bernes  
Secrétariat SEV  
Toutes les femmes intéressées sont les bienvenues
- 26 mars ■ **Séminaire Movendo**  
Bernes  
L'économie vue autrement: Travail rémunéré – Ménage – Prodiguer des soins – Répartition du travail (en allemand)
- 6/7 juin ■ **Séminaire Movendo**  
Bernes  
Lancé par la CoFem SEV:  
La voie de la femme: Wen-Do
- 14 juin ■ **Journée nationale d'action des femmes**  
Les infos suivront
- 20 juin ■ **Séminaire Movendo**  
Bernes  
Champ d'action systèmes salariaux et mécanismes de fixation des salaires dans les entreprises (en allemand)
- 27/28 août ■ **Séminaire Movendo**  
Olten  
Lancé par la CoFem SEV:  
La voie de la femme: Wen-Do
- 6 novembre ■ **Séance CoFem**  
Bernes  
Toutes les femmes intéressées sont les bienvenues
- 22 novembre ■ **Journée de formation**  
Les infos suivront

Toute l'actu syndicale sur  
[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## Décès

- dans sa 107<sup>e</sup> année. C'était la doyenne de PV Genève.
- Suzanne von Gunten**, veuve d'Henri, Lausanne; décédée le 1<sup>er</sup> janvier dans sa 87<sup>e</sup> année. anc. PV Vaud.
- Rosa Destraz**, veuve de Marcel, Lausanne; décédée le 17 janvier dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Clara Maendly**, garde-barrière, Cousset; décédée le 13 janvier dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Fribourg.
- Alfred Favre**, fonctionnaire d'exploitation, Lausanne; décédé le 14 janvier dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- René Martin**, contremaître, Orbe; décédé le 18 décembre dans sa 79<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Philippe Froidevaux**, mécanicien, Biel-Bienne; décédé le 11 janvier dans sa 98<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.
- Georges Rochat**, fonctionnaire administratif, Chernex; décédé le 25 décembre dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Jeanne Frossard**, veuve d'Auguste, Lausanne; décédée le 9 janvier dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Paula Ryhen**, veuve d'Henri, Grône; décédée le 28 décembre dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Hinni Gottfried**, Chiètres (FR); décédé le 28 décembre. PV Fribourg.
- Roger Spring**, chef de train, Brugg (AG); décédé le 14 janvier dans sa 79<sup>e</sup> année. PV Argovie.
- André Grosjean**, ouvrier spécialiste, Le Landeron; décédé le 18 janvier dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.
- Nelly Sunier**, veuve de René, Nods (BE); décédée le 18 janvier dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Bâle.
- Giuseppina Guanziroli**, veuve de Marcel, Plan-les-Ouates; décédée le 16 janvier

## ■ LPV Genève

## Des mécanos furax

**La section LPV Genève n'a pas apprécié une prise de position des CFF relative à l'accident de Neuhausen. Ci-dessous la réaction in extenso des mécaniciens du bout du lac.**

«En date du 14 janvier 2013, vous avez pris position – au nom des CFF – quant aux règlements qui organisent et régissent la durée du travail des mécaniciens de locomotive suite à l'accident de train s'étant produit récemment à la sortie de la gare de Neuhausen am Rheinfall. Vos paroles ont été reprises dans plusieurs médias romands et ont ainsi touché un large public. Nous, mécaniciens, sommes néanmoins consternés par les propos que vous avez tenus à cette occasion. En effet, vous avez affirmé qu'un «trajet Genève–Zurich ne dure que 2 h 40 et qu'à l'arrivée un mécanicien a droit à une pause», ce qui est au mieux très éloigné de la réalité. De même, vous avez indiqué que tra-

vailler cinq heures de suite était «une tendance exceptionnelle», ce qui là encore n'est pas la vérité. Enfin, vous avez laissé entendre au grand public que les mécaniciens avaient droit dans leur journée de travail à une pause de cinquante minutes, ce qui est faux.

Au nom des mécaniciens de locomotives, nous nous permettons par la présente de vous signifier notre incompréhension totale face à ces communications qui, en plus d'être incorrectes, sont totalement irrespectueuses du travail accompli chaque jour dans des conditions parfois difficiles par les mécaniciens de locomotive. Nous nous sentons en effet profondément dévalorisés et insultés par ces propos qui ne tiennent pas compte de notre réalité et tendent à faire croire que notre métier est des plus faciles.

Sachez en effet qu'avant ou après un train nous menant de Genève à Zurich, nous conduisons souvent d'autres machines sur d'autres trajets et qu'aucune pause ne coupe ces prestations. Il n'est pas rare

par exemple de repartir presque immédiatement, une fois arrivé à Zurich, en direction de Berne ou d'avoir, avant le départ de Genève, effectué au préalable une prestation Genève–Coppet–Genève.

Egalement, tous les jours, des consignes prévues dans la rotation normale des mécaniciens de différents dépôts prévoient un temps de conduite approchant ou égalant les cinq heures. Nous soulignons que chaque jour des mécaniciens travaillent ainsi jusqu'à la limite légale, ce qui fait que cela n'est en rien une tendance exceptionnelle. Pour terminer, travailler cinq heures ne donne droit qu'à vingt minutes de pause, non pas cinquante, et que ces vingt minutes sont comptées depuis la descente de la machine jusqu'à la reprise effective du travail, ce qui, vous en conviendrez, n'est pas forcément très long. Pour toutes ces raisons, nous souhaiterions à l'avenir que vous vous renseigniez mieux avant d'énoncer des contre-vérités qui s'avèrent blessantes pour notre corporation et nous osons espérer que vous vous excuserez auprès des mécaniciens pour les propos fallacieux parus dans la presse.»

Section LPV Genève

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10961 ex. (total 45451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012

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, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

Abonnements et changements d'adresse: Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 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, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 14 février 2013.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 7 février à 10 h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 4 février à 10 h.

## Sous-fédération TS

## Maintenance des véhicules «Jura» et inquiétudes pour Lonay

L'entretien de l'ensemble de la flotte de véhicules de l'infrastructure va être repris au 1.1.2014 par la division Voyageurs Operating. Cela a été décidé par les CFF à la séance de direction d'entreprise en décembre 2012.

## Orientation

Les activités IH doivent fondamentalement rester dans l'entreprise des CFF. Le vœu de la division Infrastructure est qu'on puisse lui proposer des maintenances légères et lourdes des véhicules réalisées d'une même main. L'atelier industriel de Bienne, spécialisé dans l'entretien des véhicules Diesel, joue le rôle d'un centre de compétences. Il coordonne également les engagements des équipes mobiles et décentralisées dans toute la Suisse.

## Personnel

Nous regrettons qu'avec cette nouvelle organisation, les collègues des sites de Lonay (VD) et d'Olten (SO) perdent leur poste et que cela occasionne des transferts de lieux de travail et des nouvelles exigences. Les CFF ont assuré qu'ils donneraient l'opportunité aux personnes touchées de se former pour répondre à ces futures exigences. Les reconversions et formations seront prises en charge par les CFF, conformément aux directives en vigueur. En effet, dans de tels cas, la CCT CFF protège les personnes touchées et leur donne la sécurité de l'emploi.

TS

LIRE REPORTAGE SUR LA SITUATION À LONAY EN PAGE 9.

## Court-métrage sur les trains de nuit diffusé à Soleure

Corina Zünd



Dans le cadre des Journées cinématographiques de Soleure, Corina Zünd, membre SEV, a présenté son film «Giù e su». Ce court-métrage met en relief le travail d'hôtesse sur les trains de nuit. Ci-dessus, une image tirée du film montre Seraina, sœur jumelle de Corina et également membre SEV, en service sur un train de nuit.

Les principaux objectifs 2013 pour l'Union syndicale suisse

# Des revenus équitables pour les salariés ordinaires

**En 2013 aussi, l'évolution des salaires et des rentes se trouvera au tout premier rang dans l'agenda politique de l'Union syndicale suisse (USS).**

L'initiative sur les salaires minimums, qui sera débattue au Parlement, demande l'introduction d'un salaire minimum légal de 4000 francs pour un emploi à plein temps, ainsi que l'encouragement des conventions collectives de travail par la Confédération. Un tel salaire minimum est cruellement nécessaire: 430 000 personnes environ touchent, pour un emploi à plein temps, un bas salaire, comme il convient de le qualifier, inférieur à 4000 francs par mois et environ 140 000 d'entre elles sont titulaires d'un certificat fédéral de capacité! La promesse selon laquelle quiconque a fait un apprentissage (CFC) doit pouvoir vivre de son salaire et fonder une famille n'est donc pas tenue.

Alors que les salariés titulaires d'un CFC ont subi une baisse

«**Alors que les salariés titulaires d'un CFC ont subi une baisse de leurs salaires réels entre 2002 et 2010, les salaires réels des cadres ont augmenté de plus de 12 %.**»

de leurs salaires réels entre 2002 et 2010, les salaires réels des cadres ont augmenté de plus de 12%. Et les actionnaires, eux aussi, ont pu profiter ces dernières années de milliards de francs de cadeaux fiscaux. Un salaire minimum légal de 4000 francs est synonyme d'une plus grande justice en matière de salaires, ainsi que l'a souligné devant les médias Paul Rechsteiner, le président de l'USS.



La solidarité intergénérationnelle et intersyndicale est indispensable pour faire face aux défis que le monde du travail doit affronter en 2013.

## Halte au pillage de l'AVS!

Pendant le débat sur la prévoyance vieillesse, l'USS combattra toute tentative de dénigrer et d'affaiblir le 1<sup>er</sup> pilier, c'est-à-dire l'AVS. Pas question de priver cette dernière de l'argent qui lui revient. Aujourd'hui, le produit des impôts sur le tabac et sur l'alcool finit

dans la caisse de la Confédération, et non dans celle de l'AVS. Et il y est déduit de la contribution de la Confédération à cette dernière qui se voit ainsi privée de 2,5 milliards de francs. Si l'AVS n'était pas privée de cet argent, elle aurait chaque année en tout 3 milliards en plus qu'actuellement, comme l'a montré Daniel Lampart, l'économiste en chef de l'USS. Mais en lieu et place de cela, cet argent sert à financer

les cadeaux fiscaux offerts aux classes supérieures et aux entreprises. Cela doit changer.

Il faut aussi compenser les 300 à 400 millions de francs de recettes perdues par l'AVS à cause de la deuxième réforme de l'imposition des entreprises, car les propriétaires d'entreprises préfèrent se verser des dividendes, qui ne sont pas soumis aux cotisations de l'AVS, plutôt que des

«**Que l'AVS dispose ou non de suffisamment d'argent pour relever les défis à venir est d'abord une question de volonté politique. Pays parmi les plus riches de la planète, la Suisse dispose des ressources nécessaires.**»

salaires qui, eux, le sont. En outre, le Parlement fédéral doit refuser le projet du Conseil fédéral, selon lequel les intérêts de la dette de l'AI à l'égard de l'AVS ne seraient plus que de 1% au lieu de 2%, soit une

perte de 150 millions pour l'AVS.

«Les milieux qui font semblant de se préoccuper des finances de l'AVS feraient mieux de protéger cette dernière contre les pillages dont elle fait l'objet depuis des années et des années», a encore précisé Paul Rechsteiner. Que l'AVS dispose ou non de suffisamment d'argent pour relever les défis à venir est d'abord une ques-

tion de volonté politique. Pays parmi les plus riches de la planète, la Suisse dispose des ressources nécessaires.

**Des rentes meilleures avec AVS+**  
Plutôt que d'être démantelée,

l'AVS a besoin d'être améliorée. Il est urgent d'augmenter ses rentes, car aujourd'hui, nombre de retraités ne sont plus en mesure de «maintenir de manière appropriée (leur) niveau de vie antérieur», comme le prescrit la Constitution fédérale. L'AVS est le pilier de la prévoyance vieillesse le plus efficace et le plus stable, ainsi que l'a rappelé Doris Bianchi, responsable à l'USS de la sécurité sociale. C'est pour cela que l'USS veut la développer. Au printemps prochain, elle commencera donc à récolter des signatures pour son initiative populaire AVS plus. Le but visé est de garantir un supplément de 10% sur toutes les rentes vieillesse de l'AVS.

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

Offre spéciale pour les membres

## Maillots de sport SEV (tissu technique)

La course à pied a la cote: Les membres SEV sont toujours plus nombreux à participer à des courses à pied, voire des marathons. Le logo de nos maillots de course annonce la couleur !

Nous offrons aux sportifs du SEV un **maillot de course** (unisex, tissu technique, longues manches, 100% polyester) dans les tailles S, M, L, XL, XXL, XXXL.

Les maillots sont produits en **nombre limité** et seulement sur commande au prix de **CHF 40.- pièce**. Si le nombre des commandes est élevé, leur prix peut encore être réduit.

L'action court **jusqu'au 28 février 2013**. Les maillots seront ensuite livrés contre facture dans les **6-8 semaines**.



**Talon de commande** (à envoyer au: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6)

Veuillez m'envoyer le(s) maillot(s) de course suivant(s) contre facture au **prix max. de CHF 40.-/pièce**:

..... Taille S

..... Taille M

..... Taille L

..... Taille XL

..... Taille XXL

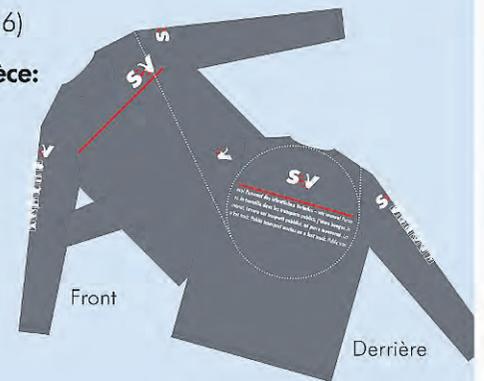
..... Taille XXXL

Prénom : .....

Nom : .....

Adresse : .....

NPA/ Lieu : .....



## Enthousiasme?

«Un conseil fiable, et en plus une compétence en questions fiscales.»

### Canton de Vaud

Daniel Huguenot  
M 079 295 25 08

Vincent di Blasi  
M 079 680 76 68

### Canton du Valais et Genève

Vincent di Blasi  
M 079 680 76 68

### Canton de Fribourg

Daniel Huguenot  
M 079 295 25 08

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

Pierre Bée  
M 079 603 72 25

Simon Ammann, Saut à ski

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

Votre assureur suisse.

helvetia

Angle droit

# La vitesse, c'est toujours bien?

Le stress cause des dommages, aussi au travail! Si des directives ne sont pas respectées pour des questions de temps, un accident peut vite arriver.

**Notre quotidien est marqué par l'agitation et l'urgence. Ceux qui peuvent organiser leurs travaux librement ou peuvent parfois repousser certaines choses au lendemain sont bien lotis.**

La plupart des employés ne bénéficient cependant pas de cette flexibilité et doivent fournir toujours plus de prestations dans le même temps imparti. La question se pose donc de savoir si faire les choses rapidement est toujours la meilleure solution et si parfois il ne serait pas mieux de dire non. Voici une situation vécue: une locomotive est défectueuse et doit être ramenée au dépôt. Le chef de manœuvre vient à peine de

commencer son tour de service et se rend déjà compte qu'il n'arrivera pas à tout faire. Il décide alors, comme cela s'est déjà souvent fait, de pousser trois wagons d'un coup au lieu des deux autorisés. Il veut aussi activer le frein à main afin que les wagons aillent un peu plus lentement. Mais, oh malheur, ils sont eux aussi défectueux. Après avoir informé par radio tous les collaborateurs concernés, il laisse les wagons rouler. Arrivés en bas, ils touchent un wagon immobile: un collaborateur tombe et se blesse lourdement. Le chef de manœuvre est alors jugé pour blessures corporelles graves par négligence.

#### Une infraction aux directives se justifie-t-elle?

Les directives doivent être respectées. Une infraction

n'est pas justifiable. On ne devrait jamais aller aussi loin. La pression du temps, des installations obsolètes et du matériel défectueux ne permettant pas de fournir la prestation demandée tout en respectant les directives, le chef de manœuvre aurait dû en parler avec le supérieur. Souvent on renonce à la discussion, car on pense déjà connaître la réponse. Les supérieurs sont de plus eux aussi sous pression. Une question ne coûte pourtant rien. Et si les questions et les réponses sont en plus documentées (mails ou preuves), les personnes concernées sont mieux protégées en cas d'accident.

#### Est-il mieux de refuser?

Les collaborateurs ont l'obligation dans leur contrat de suivre les ordres de leur employeur. Un refus de faire le

travail demandé n'est possible que dans un cadre très limité. C'est possible lorsque cela comporte un danger de mort ou si c'est illégal. D'un autre côté, on ne peut pas tolérer que le volume de travail soit si important qu'il faille «bricoler» avec les directives. Il est important dans ce cas d'avoir un entretien et de fournir les documents qui prouvent le problème.

Les supérieurs demanderont bien sûr toujours que l'individu assume sa propre responsabilité. Mais il ne s'agit pas de petites choses, il en va de la sauvegarde des droits et finalement de la sécurité au travail et de la qualité du travail.

#### Qui est coupable?

Lors de la procédure pénale, le chef de manœuvre a été déchargé de toute culpabilité

quant aux blessures corporelles. L'état des installations et du matériel était connu de la direction et celle-ci n'a rien entrepris. De plus, la direction a fermé les yeux sur ces non-respects des directives. Cela a fortement diminué la culpabilité du chef de manœuvre et l'avocat du SEV a alors pu faire cesser la procédure.

#### Que pouvons-nous changer?

De telles situations se retrouvent tous les jours et aussi longtemps que rien ne se passe, on ne voit pas la nécessité de changer les choses. Ce qui est important, c'est de respecter les directives assurant la sécurité. Tout le reste doit être discuté au cours d'un entretien spécifique. Le SEV peut vous soutenir à ce propos.

*L'équipe de protection juridique SEV*

## Pas encore abonné à *contact.sev*?

■ Les membres du SEV reçoivent automatiquement *contact.sev* – l'abonnement est compris dans la cotisation.

Les lectrices et lecteurs qui ne sont pas membres SEV peuvent cependant également s'abonner à notre publication.

L'abonnement annuel coûte 40 francs.

#### Ou plutôt d'abord un abonnement à l'essai?

Recevez gratuitement six numéros de *contact.sev* afin de mieux connaître notre journal!

#### Mais le plus simple: devenez membre SEV!



Je m'intéresse à devenir membre SEV, envoyez-moi s.v.p. les documents!

Je souhaite connaître un peu mieux votre journal et commande un abonnement à l'essai (6 numéros).

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs pour une année.

Prénom/Nom

Rue

NPA/Localité

Tél.

Courriel

Date et signature

Envoyez s.v.p. à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Case postale, 3000 Berne 6.

D'autres questions? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) ou [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



Initiative sur les salaires minimums

# Le Conseil fédéral refuse une protection des salaires

**Le Conseil fédéral veut continuer à tolérer des salaires qui ne permettent pas de vivre décemment et refuse de protéger les travailleurs au moyen de salaires minimums contre les pressions qui s'exercent sur leurs salaires et l'arbitraire patronal.**

Tel est le message qu'en disant non à l'initiative sur les salaires minimums, le gouvernement transmet au Parlement et à la population.

En Suisse, près de 400 000 personnes touchent actuellement des salaires très bas, inférieurs à 4000 francs. Et près d'un tiers d'entre elles, comme

des vendeuses, des boulangers ou des fleuristes, sont même titulaires d'un certificat fédéral de capacité (CFC). Or, il est impossible de vivre décemment dans notre riche pays avec des salaires aussi bas.

- Alors que la couverture conventionnelle, c'est-à-dire via des conventions collectives de travail (CCT), est, avec 48%, nettement inférieure en Suisse à, par exemple, la moyenne des pays de l'OCDE (62,1%), le Conseil fédéral parle de l'« excellent fonctionnement du partenariat social ».

- Tous les pays dont le taux de couverture conventionnelle est aussi bas, voire plus bas que le nôtre, ont un salaire minimum légal.

- Bien que l'ensemble de la

Suisse allemande, malgré de nombreux cas de sous-enchère salariale, ne connaisse aucun salaire minimum prévu par un contrat-type de travail, le Conseil fédéral parle de lutte efficace contre la sous-enchère salariale.

Dans de nombreuses branches, comme celle des commerces de chaussures et de vêtements ou le journalisme, les employeurs refusent de conclure des CCT. Dans d'autres branches en pleine croissance, où les salaires sont très bas (centres d'appel, instituts de beauté, centres de remise en forme, livraison de courrier, etc.), il n'y a même pas d'orga-

nisations patronales avec qui il serait possible de conclure une CCT. En disant non aux salaires minimums, le Conseil fédéral a fait savoir que la situation de ces personnes lui était indifférente. Dans son message, le Conseil fédéral a dû manipuler les études économiques existantes pour justifier son rejet de l'initiative. En peignant le diable sur la muraille avec la hausse du chômage, la perte de compétitivité de notre économie, un marché du travail

rigide, etc., il espère pouvoir contrer la grande sympathie que l'initiative sur les salaires minimums suscite au sein de la population. Ce qui va se transformer en boomerang, au plus tard lors de la votation populaire.

La population suisse ne veut pas de salaires de la honte! Comme l'USS avec son initiative, elle veut que les salaires versés dans notre pays permettent d'y vivre décemment.

USS



**PELLET PIOCHE: Aller au pied des pistes de ski en train, le bon réflexe.**



## EN VITESSE

### Tunisie

■ Depuis que le parti Ennahda est au pouvoir en Tunisie, les attaques dirigées contre les syndicats ont repris de l'ampleur. C'est pourquoi l'Union syndicale suisse (USS) invite le Conseil fédéral à faire pression sur le gouvernement tunisien avec tous les moyens à sa disposition, pour que les droits syndicaux soient respectés en Tunisie. Partenaire commercial et bailleur de fonds important de cette dernière, la Suisse occupe une position privilégiée pour se faire entendre comme il se doit sur cette question.

Les droits syndicaux et les droits humains en général n'ont pas, juste après le Printemps arabe, à se voir à nouveau foulés aux pieds. Cet appel de l'USS s'inscrit dans la campagne de solidarité avec les syndicats tunisiens lancée par la Confédération européenne des syndicats.

Sébastien Jacobi, ancien rédacteur du « Bulletin des CFF »

# « Un cheminot total et complet »

**Cela fait une quinzaine d'années déjà qu'il a pris sa retraite, mais Sébastien Jacobi, 78 ans, reste accro plus que jamais aux transports publics.**

Il y a une année, en février 2012, Sébastien Jacobi s'est fait agresser sur un quai de la gare d'Aigle. Un jeune homme, en voulant lui arracher sa serviette, l'a jeté au sol. Le visage tuméfié, Sébastien Jacobi est rentré chez lui à Neuchâtel. Sans sa serviette. Malgré cette violente agression, son goût et sa passion pour les voyages en train et pour les transports publics en général sont restés intacts. C'est un virus qu'il a contracté dès son plus jeune âge.

## Bateaux, trams, trains

« Mon père était déjà un mordu des transports publics. Lorsqu'on habitait sur les hauts de la ville de Neuchâtel, je voyais le lac et ses bateaux, je prenais régulièrement le tram, j'allais souvent voir les trains à la gare. » Les bateaux, les trams, les trains, n'ont depuis sa plus tendre enfance plus lâché Sébastien Jacobi. Lorsqu'il est encore gymnasiens, durant ses vacances et congés, il exerce son premier emploi dans les transports publics comme caissier sur le bateau qui effectuait la ligne Neuchâtel-île St-Pierre. Après son apprentissage de commis de gare, il est nommé aux Verrières. Sébastien Jacobi commence petit à petit à être connu dans le milieu des transports publics. « J'aimais bien écrire, j'ai participé en 1960 à la rédaction de la plaquette du 100<sup>e</sup> anniversaire de la ligne Neuchâtel-Pontarlier. » Un beau jour on lui propose le poste de sous-chef d'exploitation des Transports publics du littoral neuchâtelois (TN). « A l'époque, ce n'était pas courant de quitter les CFF pour aller travailler dans une



Sébastien Jacobi a travaillé pendant 44 ans dans les transports publics. Retraité depuis une quinzaine d'années, sa passion pour les trains, trams et bateaux et restée intacte.

ETC. Lorsqu'on m'a fait cette proposition, je n'ai pas dormi durant 15 jours... Pour finir j'ai accepté. N'étant pas sûr de l'avenir, j'ai souhaité rester dans ma section SBV, mais j'ai reçu une lettre qui me « licenciait » vu que je quittais le service du chemin de fer, tout en précisant que je pouvais garder mes assurances-vie. Cela ne m'a pas empêché d'être à l'écoute de la section VPT TN et même de participer d'emblée à une réunion syndicale convoquée pour accepter, modifier ou refuser les tours de service que je venais de produire. Ayant à cœur d'introduire les normes en vigueur aux CFF, j'ai eu droit à une réprimande directoriale : « Sur votre porte c'est écrit « Exploitation » et non « Office syndical ». » !

## Porte-parole encyclopédique

La carrière publique de Sébastien Jacobi commence en 1969. Agé de 35 ans, il est nommé rédacteur du *Bulletin des CFF*. « C'était le premier journal d'entreprise de notre pays. Il avait été créé en 1924. Un poste fantastique. Je n'étais pas perçu comme chef, partout où j'allais au sein de l'entre-

prise j'étais bien reçu par les collègues. En 1984, lorsque le *Bulletin des CFF* est devenu le *Courrier CFF*, j'ai quitté la rédaction pour aller à Lausanne comme porte-parole et secrétaire du 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF. » Au sein de l'univers

mais le ciment de la solidarité confédérale. Il fut un porte-parole encyclopédique des CFF et un rédacteur très pointu du *Bulletin des CFF*. Actuellement encore, il est une sorte de conscience ferroviaire neuchâteloise. »

des transports publics romands, Sébastien Jacobi était et il reste toujours très connu, grâce notamment à ses nombreuses publications. Michel Béguelin l'a souvent côtoyé : « Sébastien Jacobi est un cheminot total et complet, dans toute l'acception du terme, c'est-à-dire faisant corps avec son métier et son entreprise de service public, le vrai, lorsque le service public n'était pas un facteur de coûts,

## Les rêves de jeunesse

Effectivement, bien que retraité, Sébastien Jacobi ne cesse d'être actif pour « ses » transports publics. Il vient de rédiger une superbe plaquette consacrée au 100<sup>e</sup> anniversaire du bateau à vapeur *Neuchâtel* que l'association Trivapor a pour but de réactiver. « J'ai été secrétaire de Trivapor, j'ai quitté ce poste mais je reste vice-président de l'ANAT (Association neuchâteloise des amis du tramway). Nous sommes en train de construire un musée du tram à Areuse, il sera ouvert cet automne. » Et du côté des trains, n'oubliez pas que Sébastien Jacobi est resté à quai. Il est membre du comité de la section de Neuchâtel de l'ATE où il milite pour de meilleures liaisons ferroviaires transfrontalières entre la France et la Suisse avec son ami cheminot Claude Budry. Toujours les bateaux, les trams, les trains. Jacques Brel n'avait pas tort quand il disait « qu'on passe sa vie à poursuivre nos rêves de jeunesse ».

Alberto Cherubini

## BIO

Sébastien Jacobi a vécu ses premières années en Belgique. Il est né le 29 juin 1934 à Mons en Belgique, pays où il passe les quatre premières années de sa vie. Son père était un pasteur neuchâtelois expatrié en Belgique durant les années difficiles qui précédaient la Seconde Guerre mondiale. « A l'époque il y avait pléthore de pasteurs. Mon père est allé là-bas pour tenter de diminuer les malheurs de l'humanité. Il donnait des conférences sur le thème « Christianisme et socialisme ». Les mineurs étaient souvent en grève, mes parents m'ont raconté qu'il y avait continuellement des manifestations et des bagarres dans les rues. » A la veille du conflit, la famille revient en Suisse. De 1938 à 1943, Sébastien Jacobi, l'aîné

de quatre frères, grandit à La Sagne. « On habitait pile en face de la borne du km 8, le juste milieu de la ligne ferroviaire La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel longue



de 16 km. » Il est âgé de 9 ans lorsque son père est nommé dans une paroisse en ville de Neuchâtel. La famille s'installe dans le chef-lieu du canton où Sébastien Jacobi termine sa scolarité et fréquente le gymnase. Son bac en poche, il entame un apprentissage de commis de gare aux CFF. En

1961, âgé de 27 ans, il quitte les CFF pour entrer comme sous-chef d'exploitation aux Transports publics du littoral neuchâtelois (TN). Huit ans plus tard, il se fait remarquer par ses écrits sur les transports publics qui paraissent dans diverses publications et il est engagé comme rédacteur du *Bulletin des CFF*, fonction qu'il assume de 1969 à 1984. Et, de 1984 à 1998, il termine sa carrière professionnelle à Lausanne en qualité de secrétaire de direction et de porte-parole de feu le premier arrondissement des CFF. Marié, trois fils, grand-père et arrière-grand-père, Sébastien Jacobi vit avec son épouse à Neuchâtel où le couple aime bien aller au marché le samedi matin : « Chaque fois c'est comme une petite fête pour nous. »

AC

L'année passée, le SEV a pu compter sur 404 recruteuses et recruteurs

# Les stars du SEV

## Les vainqueurs du concours de recrutement 2012 ont été récompensés.

« 80% des quelque 1300 nouveaux membres qui ont adhéré au SEV en 2012 ont été recrutés par vous qui faites partie des 404 membres qui avez participé à notre concours de recrutement *Member Stars Plus 12-12-12*. » C'est en ces termes que le secrétaire syndical Jérôme Hayoz, responsable de ce concours, s'est adressé le samedi 26 janvier aux membres du SEV qui ont recruté de nouveaux membres en 2012. La petite fête informelle pour remercier ces syndicalistes actifs s'est déroulée au secrétariat central du SEV à Berne.

### De beaux prix

Rappelons les prix du concours *Member Stars Plus 12-12-12* qui a pris fin le 12 décembre 2012. Dès 4 membres recrutés: une radio DAB ou des écouteurs (ils ont été 40 à avoir recruté plus de 4 membres); dès 8 membres: un sac exclusif SEV by anyway (ils ont été 14 à avoir recruté plus de 8 membres); dès 12 membres: une machine à café Jura ou un iPad (ils ont été 9 à avoir recruté plus de 12 membres). De plus, chaque membre ayant recruté au moins un autre mem-

bre a eu le droit de participer au tirage au sort pour gagner un vélo électrique Flyer. Nael, le fils cadet de l'ancien président de la section VPT Services ferroviaires Ferruccio Calogero Noto (qui, soit dit en passant, a recruté 16 nouveaux membres en 2012) a tiré au sort le vainqueur du vélo électrique: il s'agit d'Alain Gilliéron de la section LPV Vaud et Bas-Valais.

### Les trois meilleurs sur le podium

Nicolas Waringo (vice-président de la section VPT Services ferroviaires) a été le meilleur recruteur 2012 du SEV en réalisant 30 adhésions. Il est suivi par Max Hodel (président de la section TS Nordwestschweiz), 24 adhésions et Eleonore Wütrich (présidente de la section VPT Services ferroviaires), 19 adhésions.



### En 2013 un nouveau concours

Jérôme Hayoz a annoncé que le SEV lancera cette année un nouveau concours de recrutement. La liste des prix et le règlement du concours seront annoncés courant février. Plus nous sommes nombreux, mieux nous pourrons défendre nos droits de travailleurs!

Alberto Cherubini

Les photos de quelques stars SEV sur [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## Nicolas Waringo: « l'union fait la force » !

### ■ Quels sont les arguments que tu mets en avant lorsque tu demandes à tes collègues d'elvetino d'adhérer au SEV ?

Je leur dis qu'ensemble nous avons de meilleures chances de trouver des solutions à nos problèmes professionnels.

### ■ C'est tout ?

J'insiste sur le fait que l'union fait la force et qu'au SEV nous avons de bonnes prestations, à commencer par la protection juridique professionnelle.



Le secrétaire syndical Jérôme Hayoz, à gauche, félicite Nicolas Waringo de la section VPT Services ferroviaires qui a recruté 30 membres au sein d'elvetino, essentiellement sur le site de Genève.

## Photomystère: « Où a été prise cette photo ? »



Le concours de **contact.sev**

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

**40 francs en chèques Reka.**

Conditions de participation:

### Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la-nous à:

SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

### Par e-mail

Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse à: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

### Sur Internet

Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 6 février 2013

Solution du concours paru dans contact.sev n° 1: toit de la gare routière de Coire (photo à plus grande échelle sur notre site Internet). Le sort a désigné Hansruedi Jampen, de la section PV Biel-Bienne, domicilié à Safnern (Savagnier) (BE), qui remporte les chèques Reka.