

elvetino

Le climat n'est pas au beau fixe au sein du personnel elvetino.

Page 3



Transports publics genevois

Le SEV a dénoncé les méthodes de management en vigueur aux TPG. Et demande une enquête interne.

Page 5



Des vacances en plus

Le SZU répond enfin positivement à une ancienne requête SEV.

Page 16

L'Office fédéral des transports veut privatiser les entreprises de transport

Les transports publics suisses en danger

L'offre en matière de transports publics « sera de plus en plus fournie par des entreprises privées à but lucratif », explique l'OFT dans sa stratégie.

Les pouvoirs publics ne peuvent commander des prestations et en même temps posséder des entreprises de transport, estime l'OFT, comme si la séparation des pouvoirs et les contrôles démocratiques ne pouvaient alors plus fonc-

tionner comme il faut. Le salut serait apporté par des entreprises privées à but lucratif. Le service public semble appartenir au passé: on a beau chercher ce terme dans la stratégie de l'OFT, c'est sans succès...
Interview pages 6-7



En mars 2008, la section SEV VPT AAR bus+bahn et le PS Aarau remettaient les 1638 signatures de leur initiative populaire contre la vente prévue par la Ville des parts communales dans l'entreprise de bus d'Aarau au chancelier communal. Le peuple a ensuite accepté l'initiative le 21 septembre, avec 76,8% des voix!

Bel été à tous!

Les transports publics ne s'arrêtent pas durant l'été... le SEV non plus!

Cependant, comme l'actualité se fait moins dense, le prochain numéro sortira dans trois semaines seulement (au lieu de deux), à savoir le 14 août.

Nous souhaitons un bel été à tous et de bonnes vacances à ceux qui peuvent en profiter durant les prochaines semaines!

Le corridor Rotterdam-Gênes est en service

Une infrastructure commune

Une seule instance pour réserver ses sillons entre Rotterdam et Gênes: le « One-Stop-Shop » est le noyau du corridor Rhin-Alpes, qui relie le trafic marchandises entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Côté suisse, CFF Infrastructure, BLS Netz et Trasse.ch y participent, avec

cinq partenaires en Hollande, en Belgique, en Allemagne et en Italie. Le projet de l'UE a comme objectif d'améliorer l'interopérabilité et transférer le trafic marchandises sur les rails. Il s'agit d'une phase-test.
pmo/Hes

Dossier pages 8 à 10

ÉDITO

Marche arrière

Les CFF ont voulu jouer les Winkelried en s'attaquant au système suisse des caisses de pension. Ils proposaient que seuls les sept huitièmes des rentes soient garantis et que le reste dépende de la marche des affaires de la Caisse de pension. Le SEV a lutté avec tous les moyens possibles contre ces rentes dites volatiles, finalement avec succès. Le principe de base selon lequel une rente une fois promise ne peut pas être diminuée reste donc d'actualité. Il est néanmoins clair pour tout le monde que la Caisse de pension des CFF s'apprête à vivre, comme tant d'autres caisses, des années difficiles, car beau-coup de collaborateurs arrivent à la retraite en même temps et l'espérance de vie continue à augmenter. Au niveau politique, on s'active fébrilement autour de la prévoyance vieillesse, où la tendance est plutôt à la diminution des prestations. La confiance en un système qui a pourtant fait ses preuves semble s'émietter. Des considérations mathématiques notamment prennent l'ascendant sur le principe de solidarité. Là aussi un long combat sera à mener. Winkelried n'avait pas survécu à son geste. Heureusement que la caisse de pension CFF n'est quant à elle pas allée au bout de son idée. René Windlin, membre du Conseil de Fondation de la CP CFF

EN VITESSE

Victimes de l'amiante: pas de révision

■ Après le verdict de la Cour européenne de Strasbourg, qui avait donné raison à deux proches d'une victime de l'amiante en mars dernier, le Tribunal fédéral a écarté deux demandes de révision.

Dans l'attente d'une prochaine modification législative, le TF préfère opter pour une suspension de ces procédures. D'autant qu'il n'y a pas urgence dès lors que les lésés font valoir des prétentions financières.

En mars dernier, la Cour européenne a donné raison à la veuve et aux deux filles d'une victime de l'amiante.

L'étude d'avocats en charge de la défense de nombreux cas concernant les victimes de l'amiante n'a pas caché son étonnement face aux deux décisions du TF. Pour nous, «elles ne sont pas compréhensibles», a déclaré M^e David Husmann. L'avocat a indiqué à l'ats qu'il attend que le TF se prononce sur la requête des proches d'une autre victime de l'amiante, soit celle qui avait été admise à Strasbourg en mars dernier, pour soumettre immédiatement une nouvelle requête à la Cour européenne des droits de l'homme et demander une nouvelle fois un droit à réparation. «Il n'est pas normal d'attendre une modification législative avant de reconnaître le droit à une indemnisation, c'est aux juges fédéraux de le faire», a ajouté M^e Husmann.

ats

7802243 km à vélo

■ 50190 personnes ont participé cette année à l'action «Bike to Work». Durant un mois, ces personnes ont opté le plus souvent possible pour le vélo ou la marche (couplés parfois avec les transports publics) pour se rendre au travail. En tout, ce sont 7802243 km qui ont été parcourus. 17 employés du SEV ont pris part à cette action, dont Valérie Solano qui a gagné un prix lors du tirage au sort final.

Le long combat a payé: les CFF abandonnent l'idée des rentes variables

L'idée de rentes variables

Les CFF plient et laissent tomber l'idée des rentes variables: «A l'heure actuelle, on ne peut pas demander ça à nos collaborateurs.»

Durant plus d'une année, le SEV a actionné tous les leviers possibles pour contrer l'introduction de rentes variables aux CFF. Avec succès, puisque ce modèle est désormais enterré. Dans une interview parue dans le «Tages-Anzeiger», Andreas Meyer, patron des CFF, a confirmé que les rentes variables ne sont désormais plus d'actualité.

Le thème disparaît donc comme il était apparu: c'est au printemps 2013 dans le «Blick» que l'idée (et par la même occasion le terme de «rentes volatiles») était apparue pour la première fois.

Giorgio Tuti, président SEV, est soulagé: «Ça a été un combat de l'ensemble du personnel, qui débouche maintenant sur un bon résultat.»

Des rentes sûres sont la base de la prévoyance vieillesse
Cette idée de rentes variables aurait annulé un principe de base de la prévoyance suisse.



La base SEV s'est fortement opposée aux rentes variables: via une pétition signée par un grand nombre de membres et via une manifestation en septembre 2013 sur la Schützenmatte à Berne.

Jusqu'à présent en effet, il a toujours été clair que les rentes sont garanties. Avec les rentes volatiles, le risque pris actuellement par les caisses de pension aurait été reporté sur les assurés. Et si le taux de couverture de la caisse descendait en dessous de 100%, les rentes auraient alors pu être amputées d'un montant jusqu'à 12,5%. Le SEV jugeait cela intenable. Giorgio Tuti

souligne: «Les CFF doivent être un partenaire fiable non seulement pour leur personnel mais également pour leurs retraités!»

Le SEV a dès le début cherché à contrer ces plans à plusieurs niveaux. «Nous avons constitué un large front contre cette idée, au niveau syndical et au niveau politique et les CFF n'ont finalement pas pu aller outre», a expliqué Giorgio Tuti.

Il rappelle la manifestation sur la Schützenmatte à Berne en automne dernier et la conférence de presse de l'USS à ce sujet, durant laquelle les arguments contre ces rentes variables avaient été développés. En outre, le SEV avait récolté plusieurs milliers de signatures dans le cadre d'une pétition. Celles-ci n'ont finalement jamais été remises au Conseil de Fondation, puisqu'on atten-

Swiss balayée à Bâle

L'entrée sur le marché d'Euro-wings au départ de Bâle signifie que Swiss est écartée de son siège principal. «Malgré les programmes d'économie et une CCT moins contraignante, Lufthansa continue de presser sa filiale Swiss comme un citron» critique Philipp Hadorn, président de SEV-GATA, après le dernier coup-bas du groupe allemand. Et de prévenir: «une autre suppression des places de travail ne sera pas acceptée par le personnel sans mot dire.»

La direction de Lufthansa charge son service de presse de rapporter sur les dernières innovations et

les structures plus dynamiques et compactes, et simultanément elle annonce sans prendre de gants que Swiss est écartée du trafic aérien à Bâle.

«Lorsque l'on entend le chef de Lufthansa Carsten Spohr appeler son personnel à «être une partie intégrante et hautement motivée de notre grande et belle entreprise Lufthansa», cela semble hautement cynique, surtout s'il ajoute un peu plus loin dans la communication interne que «la gestion fondée sur la valeur se réfère exclusivement aux actionnaires» déclare Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et

secrétaire syndical SEV, suite à la nouvelle coupe de Lufthansa envers sa filiale Swiss. SEV-GATA constate avec irritation que les réductions suivent leur cours chez Swiss, malgré que les syndicats aient fait de grandes concessions durant les négociations CCT afin de permettre une augmentation de la productivité.

«L'implantation de la compagnie low-cost ne doit pas mettre en danger le maintien des places de travail assuré à long terme à Bâle» ajoute Philipp Hadorn, tout en regrettant une fois de plus le non-respect du devoir d'information de la part de l'employeur

vis-à-vis des partenaires sociaux. Avec sa casquette de conseiller national, Philipp Hadorn poursuit en disant que: «au Parlement et parmi le public, le partenariat social suisse est considéré comme un «label de qualité» mais dans la pratique, les faits montrent que notre ancienne compagnie nationale suisse est bradée et mise au rencart en ce qui concerne les secteurs stratégiques d'avenir. Et ceci sans faire preuve d'un minimum de savoir-vivre dans les relations avec les syndicats.»

SEV

s enfin enterrée

dait la séance décisionnelle pour la remise de cette pétition. Elle a finalement maintenu prouvé son effet, sans même avoir été transmise!

Les problèmes subsistent

Le SEV est conscient que les

problèmes des caisses de pensions ne sont pas résolus pour autant. Certes, elles se trouvent actuellement dans de bonnes conditions, mais la structure des âges continue à peser. Mais ici aussi, les CFF semblent avoir reconnu les

signes des temps, lorsque Andreas Meyer, dans la même interview, informe que l'entreprise veut voir si des montants supplémentaires pourraient être injectés dans la caisse de pension.

Peter Moor/Hes

Il faut que le climat de travail s'améliore chez elvetino

Des actes s.v.p.!

Des contrôles vexatoires, pression sur les ventes, climat de travail pénible: beaucoup d'employés elvetino en ont marre.



Les chariots sont plus modernes aujourd'hui... mais qu'en est-il du management?

Une assemblée des membres commune entre les employés elvetino syndiqués au SEV et les employés syndiqués chez Unia a eu lieu en mai. En conclusion de cette rencontre, les secrétaires syndicaux Regula Bieri (SEV), Mauro Moretto (Unia) et la présidente de la section SEV VPT Services ferroviaires, Eleonora Wüthrich, avaient été chargés de remettre une requête écrite au CEO d'elvetino, Wolfgang Winter. Dans ce courrier, les employés rappelaient à leur chef les promesses faites lors de son entrée en fonction il y a plus de deux ans: améliorer le climat de travail et estimer davantage le personnel. Les employés soulignent que les choses sont plutôt allées dans le sens inverse ces derniers mois et dernières semaines: les contrôles dans les trains et les gares ont augmenté et certains Sales Managers n'ont pas les connaissances nécessaires pour soutenir les collaborateurs via un coaching. Ce qui est particulièrement pénible pour les employés, c'est la pression à la vente: «Lors des évaluations, on ne parle que chiffres d'affaires.» Et à chaque panne de la machine à café, c'est

l'angoisse. En outre, la communication entre Sales Managers et collaborateurs est bien souvent rendue difficile par manque de connaissances linguistiques.

Concrètement, les employés demandent que tous les contrôles soient inscrits au dossier individuel (et pas uniquement les contrôles qui révèlent des lacunes), que le Sales Manager parle la langue de la région dans laquelle il intervient, que les manipulations sur les caisses ne puissent être effectuées qu'en présence du collaborateur, que les conditions de travail soient telles qu'elles ne rendent pas malade, qu'une instance de contrôle soit mise sur pied afin de pouvoir vérifier la légitimité d'une mesure disciplinaire et qu'elvetino engage des négociations avec les syndicats au sujet de la procédure disciplinaire.

Une réponse vague

Après six semaines, une réponse est parvenue. Winter confirme ses promesses antérieures. Il remet par contre en question les plaintes émises du côté syndical et parle de «sélection négative». Il y aurait 0,6 contrôle par collaborateur et par mois en moyenne. Il confirme l'importance des ventes (ce qui n'est pas non plus contesté par les employés) et il ne répond pas à propos du coaching lacunaire. Une procédure disciplinaire révisée avec des sanctions et mesures standards devrait être introduite, mais non négociée. Il répond de manière évasive sur les requêtes concrètes formulées par les employés: tous les contrôles sont notés, les adjoindre aux dossiers personnels n'est pas toujours possible (ni nécessaire selon lui) en raison de leur grand nombre (!). Winter n'exclut pas non plus des problèmes de compréhension. Il accepte la demande syndicale concernant les caisses. En ce qui concerne les conditions de travail qui rendent malade, il en reste à des banalités. Enfin, il estime qu'une instance pour les mesures disciplinaires serait inutile. Il remercie enfin les collaborateurs de leurs remarques constructives. Certes, ça fait du bien d'entendre un «merci», mais il faudrait aussi que cela soit suivi par des actes concrets, que les employés puissent en profiter dans leur travail quotidien!

pan/Hes

CHRONIQUE

J'en ai plein le dos

«Tu gardes trop les choses. Tu devrais aller voir toutes les personnes avec qui tu as eu des problèmes, et les régler une fois pour toutes...» Voilà le conseil de la maman du héros du livre de David Foerkinos, «Je vais mieux».

Le personnage est en effet peu enclin à dire quand ça ne va pas, allergique à tout conflit, optant pour le silence au lieu d'exprimer ses sentiments et ses opinions. Arrivé à l'âge de 40 ans, il commence à souffrir du dos. Cherche via toutes sortes d'exams et de thérapies la raison de son mal. En vain. Puis se rend finalement compte que ce sont ces choses non dites, non avouées qui le font souffrir après coup. Il en a «plein le dos».

Ne pas aimer les conflits, c'est compréhensible. Préférer se taire, accepter, ne pas lever le petit doigt, c'est malheureusement devenu courant. Assister à une scène de violence sans rien oser dire. Assister à une dégradation de l'environnement et ne rien faire. Voir des images de guerre à la télé et rester sur son canapé, sans réagir. Voir des conditions de travail se dégrader et ne pas protester. Il est effectivement plus «facile» de se dire qu'on ne peut de toute façon rien changer.

Mais lorsqu'on est mécontent d'une décision, qu'elle vienne de son chef, de son partenaire ou de son voisin, il faut le dire. Donner son avis, même si cela est parfois vain, ça libère.

Au niveau syndical, c'est essentiel. Dénoncer des conditions de travail indécentes, réagir aux changements si on les trouve inadéquats, refuser la fatalité, faire valoir son opinion, ses droits, c'est la base du travail syndical. On me licencie car le fils du patron souhaite obtenir mon poste. Une promotion promise me passe sous le nez au dernier moment. On me menace de représailles si je n'annule pas mes vacances prévues de longue date. Etc., etc. Lorsqu'on est syndiqué, on n'est jamais seul face à ces problématiques. Les secrétaires syndicaux sont là pour nous aider, transmettre nos requêtes plus haut. En un mot, nous représenter.

Il ne faut pas avoir peur de « manifester » ce qu'on ressent. Ce n'est que comme ça qu'on avance sans garder en soi de trop grandes blessures. Même si le résultat n'est pas toujours à la hauteur de nos espérances, on aura au moins essayé et on sera fiers d'avoir tenté le coup, de ne pas s'être laissé marcher sur les pieds.

Pour moi, si un couple ne se dispute jamais, c'est qu'il y a un des partenaires qui «laisse tomber», qui accepte tout, pour la paix des ménages, mais qui, tôt ou tard, se rebellera de s'être laissé embarquer dans des histoires qu'il ne voulait pas. Mieux vaut dire les choses sur le moment au lieu de les refouler pour qu'elles ressortent plus tard. C'est la même chose dans le couple employé-employeur. Non?

Henriette Schaffter

NON à l'eupéanisation du rail suisse !

L'Office fédéral des transports a publié le 10 juillet son rapport intitulé « Transports publics pour la Suisse, stratégie de l'OFT 2014 ». Un document de 27 pages, très synthétique, énumérant 19 tâches prioritaires visant l'horizon 2030. Au-delà des premières réactions à chaud autour du thème de la privatisation des ETC, quelques remarques. Tout d'abord, la question essentielle: quels changements par rapport à la stratégie actuelle? Apparemment, la continuité générale est assurée, comme il se doit, dans la suite logique des décisions du peuple. Mais le diable se cachant dans les détails, où sont les détails dangereux?

Le mot privatisation ne figure nulle part. Par contre, il y a un chapitre 15 « ouverture du marché », avec les trois objectifs suivants: 1) les prestations de transport de voyageurs sont en partie adjugées ou fournies en concurrence; 2) les règles des mises au concours sur le rail sont analogues à celles du secteur des bus; et 3), une phrase qui a mis le feu aux poudres: « la part des pouvoirs publics à la propriété des ETF est sensiblement réduite ». Qu'est-ce que cela veut dire? Apparemment, l'OFT pense aux compagnies appartenant majoritairement aux cantons, lesquels pourraient se trouver en porte-à-faux lorsque leur entreprise participe à un appel d'offres pour des prestations qu'eux-mêmes com-



mandent. A noter un élément rassurant: le sous-titre du chapitre affirme « Le financement et l'efficacité des TP sont assurés à long terme ».

Bien sûr, de telles déclarations peuvent être lourdes de significations selon l'endroit où vous placez le curseur. Mais dans la tâche prioritaire « Demande et part de marché », un aspect est spécifié: « La répartition modale en transport de voyageurs se déplace en faveur des TP ». L'équilibre semble donc assuré sur le papier. D'autant plus que sous le chapitre des tarifs futurs, il est précisé que « les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs » et que le système « encourage à utiliser les TP ».

Cependant, l'OFT joue avec le paradoxe; au chapitre des relations avec l'Europe (tâche numéro 8), il prône « la promotion de l'eupéanisation du système ferroviaire suisse ».

A mon sens, ce point est totalement incompréhensible: l'OFT sait parfaitement que le système suisse est en comparaison internationale parmi les meilleurs du monde, donc a fortiori, supérieur au relatif chaos européen où quelques bons résultats ponctuels cachent une dégradation générale. Bien sûr, il est évident que la Suisse doit entretenir les contacts les plus

étroits possibles avec l'Europe, mais dans le sens de l'amélioration des prestations et non pour que la Suisse dégrade les siennes. D'ailleurs, pour les mesures de lutte contre le bruit (tâche 11), l'OFT fixe l'objectif « la Suisse est un exemple pour l'Europe ». Pourquoi seulement en cette matière?

La stratégie de l'OFT éclaire aussi des horizons qui semblaient s'assombrir. En trafic des marchandises en particulier. Si le poids du transit est confirmé « corridors nord-sud » (au pluriel!), le fret ferroviaire sur tout le territoire est admis. Il est même fait allusion à l'encouragement de l'innovation technologique sous la forme de « Cargo souterrain », ce projet de tube pour le transport automatique de containers. En matière de sécurité, la promotion du système ETCS est confirmée. Encore deux points à citer parmi beaucoup d'autres, « le perfectionnement du prix du sillon » et « les constructeurs d'infrastructures réalisent les projets à un coût minimal ».

L'OFT n'oublie pas le personnel: « le degré de satisfaction des collaborateurs est élevé, l'OFT a la réputation d'être un bon employeur ». Voilà une promesse de bon exemple pour les entreprises! Et bouquet final, « la proportion de francophones et d'italophones, notamment de cadres, augmente ». En pensant à la germanisation en cours aux CFF, rien que pour cette phrase, on irait jusqu'à applaudir des deux mains la stratégie de l'OFT.

Michel Béguelin

SNCF: le Sénat a adopté la réforme ferroviaire avec quelques modifications

Le Sénat a adopté jeudi 9 juillet la réforme ferroviaire qui regroupe dans une même holding la SNCF et RFF, Réseau ferré de France après l'avoir modifiée.

Le texte, qui avait été à l'origine d'une grève de 14 jours à la SNCF pendant son examen à l'Assemblée nationale, a été voté grâce aux voix du PS, du RDSE (à majorité PRG), des écologistes et aussi des centristes, les communistes et l'UMP votant contre.

Le projet de loi que le gouvernement avait présenté en procédure accélérée (une lecture par chambre) doit à présent faire l'objet d'une

commission mixte paritaire CMP (sept sénateurs, sept députés) chargée de trouver une version commune aux deux assemblées. La réforme prévoit de regrouper dans une holding publique la SNCF et Réseau ferré de France (RFF), l'organisme qui gère le réseau. Elle repose sur une organisation complexe, avec trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic). L'objectif est de stabiliser la dette du secteur ferroviaire (44 milliards d'euros) et de préparer son ouverture totale à la concurrence.

« Le service public et la concurrence

ne font pas ménage », a lancé Mireille Schurch pour le groupe CRC (Communiste, républicain et citoyen). « Nous craignons que ce projet de loi ne suffise pas et nous regrettons que vous n'ayez pas entendu nos recommandations de ne créer qu'un seul Epic », a-t-elle dit à l'adresse du gouvernement.

« Je crois que le texte a pu évoluer sur un certain nombre de points », a relevé Vincent Capo-Canellas (UDI-UC). Les sénateurs ont notamment adopté un amendement socialiste qui garantit la représentation du Parlement au sein du Haut comité du système de transport

ferroviaire où siègeront deux sénateurs et deux députés. Un autre amendement PS permet au Haut comité du système de transport ferroviaire de se saisir de toute question relevant de sa compétence.

De la même manière, le Sénat a voté un amendement centriste qui renforce le rôle du Parlement en prévoyant que les ratios permettant d'évaluer les projets d'investissements de développement du réseau ferré national seront définis chaque année en loi de finances. Un amendement du gouvernement défendu par le ministre Frédéric

Cuvillier est destiné à promouvoir la desserte portuaire par voie ferrée en permettant aux ports de devenir propriétaire des voies ferrées sur leur domaine.

Pour rappel, l'assemblée nationale avait offert quelques garanties aux cheminots en acceptant des amendements soulignant « le caractère indissociable et solidaire des trois Epic ». Un comité central d'entreprise sera créée au niveau du groupe qui sera « l'employeur des agents et des salariés des trois Epic », comme le demandaient les syndicats. **vbo avec publicsénat.fr**

Transports publics genevois

Le SEV exige une enquête interne aux TPG

Le SEV a tapé du point sur la table le 16 juillet dernier et dénoncé devant la presse le management des TPG. Les menaces et les pressions de certains cadres sont allées jusqu'à une plainte pour diffamation contre notre secrétaire syndicale mandatée par les membres. La justice a donné raison au SEV qui exige une enquête indépendante.



Amélie Piguet (avocate), Vincent Leggiero, Valérie Solano et Michel Viret ont dénoncé mercredi 16 juillet devant la presse les méthodes de management en vigueur aux TPG.

Les méthodes de management aux TPG, particulièrement à l'exploitation sont dans le colimateur du SEV depuis plusieurs années. De nombreux collègues dénoncent depuis 2012 des mises sous pression inacceptables par le biais de menaces de licenciements prenant la forme de conventions d'objectifs, contraires au statut du personnel. Le SEV dénonce la passivité de la direction qui refuse, malgré les demandes répétées du SEV, de

diligenter une enquête pour clarifier les méthodes en vigueur aux TPG. Le SEV avait alerté la direction des TPG en mai 2013, demandant aussi que soit mis en place un groupe de pairs, volontaires, d'employés formés pour écouter les doléances du personnel. Sans succès. « Nous avons fait part à la direction de notre inquiétude que ce management pousse des conducteurs à des extrémités. L'un d'eux est même allé jusqu'à

menacer de mort un cadre par le biais de lettres anonymes », a rappelé Michel Viret, membre du comité de la section SEV-TPG.

Une dernière rencontre mardi 14 juillet entre la vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger, et le directeur ad interim des TPG Christoph Stucki, n'a pas permis de dénouer la situation. Christoph Stucki refusant de s'engager à faire la lumière sur les méthodes de management en vigueur au

sein de l'entreprise.

Droits syndicaux attaqués

A ces méthodes managériales vient s'ajouter une plainte pour diffamation de la part d'un cadre supérieur contre la secrétaire syndicale du SEV, mandatée par les membres du SEV pour dénoncer ses agissements. La justice vient de le débouter. Le SEV dénonce une tentative de criminalisation de l'action syndicale. « Cette décision de justice est un bon si-

gnal pour les droits syndicaux, mais pas encore une bonne nouvelle », a relevé Vincent Leggiero, président de la section SEV-TPG.

Cette plainte est venue ponctuer une stratégie anti-syndicale qui s'est traduite par des attaques contre les membres du SEV. Le cadre incriminé a à plusieurs reprises menacé de traiter différemment le personnel syndiqué au SEV, soulignant la possibilité de bloquer la progression au sein de l'entreprise. Il n'a pas hésité non plus, lors d'assemblées à demander aux collègues s'ils étaient membres du SEV, en parfaite contradiction avec les libertés garanties par la Constitution.

Le manque de considération de la direction pour cette problématique est d'autant plus incompréhensible que tout le monde a encore en mémoire les événements d'août 2011, lorsqu'un employé du technique des TPG a tué son supérieur, sur le lieu de travail.

Vivian Bologna

INFO

CCT MBC : un fossé sépare le personnel et la direction

Après 4 rondes de négociations CCT, force est de constater que les négociations de renouvellement de la CCT MBC ne se déroulent pas sans embûches. « Les positions sont très éloignées sur plusieurs points, notamment la remise en question de plusieurs acquis par la direction », relève Christian Fankhauser, secrétaire syndical à la tête de la délégation de négociation du SEV. Il appelle d'ores et déjà le personnel du MBC, syndiqué ou non, à réserver la

date du mercredi 20 août: « Lors de cette assemblée très importante pour la suite des négociations, il s'agira de déterminer notre stratégie, car certaines propositions de la direction constituent de véritables régressions. » Le secrétaire syndical pense notamment à la suppression du 64^e jour de repos, à la diminution des indemnités de nuit et du dimanche, à la nouvelle formulation du paiement de l'indemnité de repas. « Cela revient quasiment à la supprimer », étaye



Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV.

Christian Fankhauser. La diminution du paiement du salaire en cas de maladie, ainsi que la remise en question des années de service effectuées dans d'autres entreprises de transports publics dans le calcul de la prime de fidélité font aussi partie des propositions de modifications émises par la direction. Mais ce n'est pas tout: « Nous avons en outre des divergences au sujet du service de piquet, du service neige, de la semaine de cinq jours pour le secteur

bus et du système salarial. » Outre l'importance de l'assemblée prévue le 20 août, signalons que la délégation patronale va contacter le nouveau directeur et celui-ci devrait rejoindre l'équipe patronale pour la prochaine ronde de négociations. « Gageons qu'il sera attentif aux demandes des salariés », conclut Christian Fankhauser qui invitera les membres SEV en bonne et due forme. **vbo**

L'OFT veut privatiser les entreprises de transport: un danger pour le système suisse de transports publics



Daniela Lehmann est coordinatrice de la politique des transports au SEV depuis 2010.

Et le service public alors?

La stratégie de l'Office fédéral des transports (OFT) en matière d'évolution des transports publics d'ici 2030 révèle une position ultralibérale en ce qui concerne le service public, la privatisation et les paquets ferroviaires européens.

■ **contact.sev:** Quelles sont les divergences de points de vue sur l'avenir des transports publics entre le SEV et l'OFT?

Daniela Lehmann: Ce qu'il manque selon moi à la vision de l'OFT, c'est le fait que les transports publics (tp) font partie du service public. On ne trouve que deux fois le terme de «desserte de base». C'est la différence essentielle entre l'OFT et nous. Nous le disons clairement: les tp sont du service public et peuvent coûter quelque chose. Il faut donc réfléchir avant de donner des lignes à des entreprises à but lucratif. Ce n'est en effet pas compatible avec le principe de

service public et cela menace même le système suisse qui fonctionne très bien aujourd'hui.

■ **Comment cela?**

Une des conditions de base de notre système est la cohabitation de tous les acteurs. Mais si les entreprises ont pour but principal de générer des bénéfices, elles lutteront entre concurrents au lieu d'œuvrer ensemble pour un bon système global.

■ **Comment remarque-t-on dans la stratégie publiée que la notion de service public est quelque peu oubliée?**

«Le fret ferroviaire transalpin et sur tout le territoire sont autofinancés», écrit l'OFT sous les tâches prioritaires stratégiques 16 «Transport de marchandises financé par les utilisateurs et encouragement à l'innovation». Il ne devrait donc plus y avoir de soutien au trafic marchandises, bien qu'en page 6, on lise: «Les transports voyageurs et de marchandises ont une part de marché en adéquation avec leur avantage écologique.» Oui, mais peut-on atteindre cet objectif si le trafic marchandises doit être autofinancé? Il y a une contradiction. Certes, en page 9, on lit: «La répartition modale en trafic transalpin se

déplace en faveur du fret ferroviaire.» Ils ne peuvent guère écrire autre chose, puisque l'Initiative des Alpes l'exige. Ce n'est pas si clair en ce qui concerne le fret sur tout le territoire. Lorsqu'on considère cela sous le point de vue de la protection de l'environnement, on arrive à la conclusion que le trafic marchandises a besoin de soutien.

■ **Mais l'OFT veut déplacer la répartition modale en faveur du rail, également dans le trafic voyageurs?**

Oui, mais on ne peut pas y arriver avec ce qu'ils proposent. Ce n'est qu'une formulation d'objectifs bien agréable à lire... mais irréalisable dans ces conditions.

■ **A quel sujet le SEV a-t-il un autre point de vue?**

L'OFT montre une fois de plus son obéissance, même de manière anticipée, face à l'UE: il estime que des directives vont arriver et qu'on devra les accepter sous n'importe quelle forme. On peut pourtant encore influencer des choses qui ne sont pas encore décidées. Le système des tp suisse fonctionne très bien. Mais on veut toujours y changer quelque chose, de gré ou de force. Pourquoi en fait?

■ **Par exemple, la commission européenne veut également libéraliser le trafic longues distances. La stratégie de l'OFT ne dit rien à ce propos...**

Non. Mais Doris Leuthard a

clairement déclaré lors du dernier Congrès SEV qu'elle ne voulait pas cela pour la Suisse (voir encadré). Cela pourrait également faire partie d'une telle stratégie. On pourrait alors faire du lobbying. Il est clair que la Suisse n'est pas membre de l'UE mais on ne doit pas jeter l'éponge directement. Nous sommes souvent invités dans des pays de l'UE et pouvons y présenter le système de tp suisse.

■ **L'OFT n'a certes parlé que de privatisation du trafic régional dans le trafic voyageurs devant les médias mais la formulation «certains secteurs des transports publics» est vague. Qu'advient-il si l'UE libéralise le trafic longues distances...?**

Effectivement, mais même dans le trafic régional, il faut que la privatisation soit moindre (voir encadré à droite)! Il faut également préciser la phrase suivante de la page 7: «Les utilisateurs et les bénéficiaires contribuent davantage au financement de l'offre des tp.» Là il faudrait indiquer que le monde économique est un grand bénéficiaire de ce système de tp qui fonctionne bien et qu'il doit donc contribuer en conséquence. Ce qu'on n'a pas voulu faire avec FAIF...

Interview: Markus Fischer/Hes

LES OBJECTIFS DE L'OFT POUR 2030

L'OFT a publié, en accompagnement de sa newsletter de juillet, un document de 26 pages intitulé «Une stratégie pour l'avenir des transports publics». En voici les points centraux:

- une meilleure prise en compte des besoins de la clientèle (mais en matière de système tarifaire du transport de voyageurs, l'OFT veut simplifier et uniformiser le système sur le plan national, page 11 du rapport);
- la concentration de la croissance des TP là où le développement promet d'être durable;
- un meilleur alignement des TP sur le développement territorial et la stratégie énergétique;
- la focalisation de l'OFT sur l'aménagement et le financement de l'infrastructure,
- un plus grand nombre d'in-

truments d'économie de marché et d'incitations à agir de manière entrepreneuriale;

- une diminution des «réglementations spéciales (Suisse)».

Les deux derniers points sont accueillis de manière très critique par le SEV, surtout les objectifs suivants en résultant:

- «L'accès au marché est mis en œuvre dans certains secteurs du TP voyageurs et l'offre est fournie par un nombre grandissant d'entreprises privées à but lucratif.» (page 7);
- «La part des pouvoirs publics à la propriété des entreprises de transport ferroviaires est sensiblement réduite.» (aussi bien en page 22 sur le transport de voyageurs qu'en page 23 sur le transport de marchandises);

- «Le fret ferroviaire transalpin et sur tout le territoire sont autofinancés.» (page 23);
- «Examen de la reprise progressive des paquets ferroviaires européens.» (page 15).

L'OFT n'est pas seul

L'OFT relativise l'importance de son document: «Les thèmes énoncés ne sont pas des aiguillages préalables aux choix politiques, mais des champs d'activité de l'OFT pour les prochaines années. L'OFT adaptera sa stratégie si des décisions politiques la contredisent.» Mais on peut se demander comment l'OFT a pu développer une telle stratégie sans discuter auparavant avec toutes les parties concernées: il s'agit clairement d'une occasion manquée!

Fj/Hes



Il y a une menace sur le système de transports publics suisses, qui a pourtant fait ses preuves.

La cheffe n'a-t-elle pas été consultée?

Doris Leuthard,

la Ministre des Transports, s'est exprimée le 24 mai 2013



à la tribune du Congrès SEV:

« Nous ne voulons pas d'entreprises privées qui se concentrent uniquement sur les lignes rentables à des prix dumpés. Cela n'est pas du service public et ne correspond pas à la vision du Conseil fédéral. Je suis curieuse de voir quels seront les résultats à long terme de la concurrence dans le trafic longues distances dans des pays comme l'Autriche ou l'Italie et si les entreprises continueront à travailler avec le même engagement et la même qualité, aussi dans les régions périphériques. Notre modèle suisse, obtient, je pense, les meilleurs résultats car il exploite tout le territoire. Cela a un prix, mais c'est notre vision des transports publics. » Cette vision n'est pas très présente dans la stratégie de l'OFT...

L'OFT souhaite une plus forte privatisation du transport régional. Le SEV est contre

Dans sa stratégie pour 2030, l'OFT envisage d'augmenter la part du secteur privé dans l'actionariat des entreprises de transport régional. Ce but est inscrit dans un document publié le 10 juillet dernier. Inacceptable, estime le SEV qui dénonce une privatisation rampante. « La part des pouvoirs publics à la propriété des entreprises de transport ferroviaire (ETF) est sensiblement réduite », écrit l'OFT dans sa « Stratégie pour l'avenir des transports publics ». Cette petite phrase apparaît sous la rubrique « ouverture du marché du transport de voyageurs ». Dans le même esprit, l'OFT imagine une offre fournie par toujours plus « d'entreprises privées à but lucratif ». « L'idée est d'inciter les cantons à vendre au secteur privé leurs participations dans les petites entreprises de transport régional », qu'il s'agisse de trains ou de bus, explique Olivia Ebinger, porte-parole à l'OFT. « Nous voulons introduire une plus grande concurrence pour davantage coller aux conditions du marché », poursuit-elle. Il s'agirait notamment de séparer les rôles: l'Etat se contenterait de com-

mander des prestations, et resterait responsable de l'infrastructure, tandis que les privés fourniraient l'offre, selon la porte-parole. L'OFT attend des réductions de coûts et de nouvelles offres pour la clientèle. Ce désengagement des cantons et des communes ne toucherait que l'actionariat des entreprises mais n'aurait pas d'incidences sur l'exploitation, précise-t-elle. Ainsi, l'indemnisation du trafic régional de voyageurs par les pouvoirs publics ne serait en rien modifiée. Les entreprises visées seraient surtout de petites sociétés comme le MOB, Aare Seeland mobil (ASM) ou AAR bus+bahn. Ce projet ne concerne pas les CFF, car cette compagnie est « la seule qui assure du trafic grandes lignes où il n'y a pas de concurrence ».

Lignes déficitaires pénalisées

Le SEV a pris connaissance du document de l'OFT et estime qu'il est inconcevable d'inciter les cantons et communes à privatiser leurs transports publics, explique Peter Moor, porte-parole du SEV. « Dans le cas de AAR bus+bahn, quelques communes ont voulu

vendre leurs parts au groupe Eurobus knecht AG; mais le syndicat s'y est toujours opposé, car il estime anormal qu'un privé puisse réaliser des bénéfices tout en recevant le cas échéant des subventions publiques via les indemnités prévues pour le trafic régional », indique-t-il. « Il existe déjà des compagnies partiellement privatisées comme le MOB ou complètement privées comme le Jungfraubahn, selon Peter Moor. Mais elles exploitent des lignes touristiques rentables. Le trafic d'agglomération pourrait aussi être intéressant, ajoute-t-il. En revanche, les lignes périphériques déficitaires seraient pénalisées. »

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV, met également en garde: « Lorsqu'une entreprise veut encore pouvoir distribuer des dividendes (en plus des bénéfices dont elle a besoin pour des investissements), elle est tentée alors d'économiser sur le dos des employés, puisque les coûts du personnel représentent, dans les transports publics, environ 50 % des dépenses liées à l'exploitation. »

Privatiser les bénéficiés

« La proposition de laisser le domaine public prendre en charge les coûts non couverts là où le transport voyageurs régional n'est pas rentable, alors que, dans le même système, des entreprises privées travaillent en concurrence, est bien singulière », explique Daniela Lehmann. « Car cela signifie ni plus ni moins qu'on privatise les bénéficiés et qu'on laisse les pertes à l'Etat. C'est un des problèmes de la libéralisation. On ne voit pas pourquoi l'Etat ne pourrait pas faire lui-même des bénéficiés là où c'est possible, afin de soutenir les lignes déficitaires. »

Le système suisse en danger

Daniela Lehmann voit encore un autre danger: « Si les entreprises essaient avant tout de réaliser des bénéfices et ne collaborent plus vraiment, il sera très difficile de maintenir notre horaire cadencé tant admiré de par le monde. Pour cela il faut en effet une vision commune et pas un affrontement. Et si le système ne fonctionne finalement pas, il devra être redéveloppé par l'Etat... »

Fi/Hes

Le premier corridor ferroviaire transnational est en fonction

« La tâche du corridor est d'augmenter de 30 pour-cent la fiabilité et la capacité et simultanément de réduire aussi de 30 pour-cent les temps de transport et les coûts. »

Stefan Wendel, administrateur du corridor



Un point de contact unique de Rotterdam à Gênes

Le « One-Stop-Shop » (guichet unique) est en fonction depuis novembre 2013 pour le transport des marchandises dans le corridor Rhin-Alpes depuis la mer du Nord jusqu'à Gênes, en passant par la Suisse. Les trains marchandises transfrontaliers ont la priorité pour la planification et l'attribution des sillons. Le savoir-faire et les investissements helvétiques contribuent en bonne partie à la réalisation du projet-pilote dans les temps impartis à travers cinq pays et sur plus de 1500 kilomètres.

Jusqu'à fin mai, Felix Loeffel était encore président du Conseil d'administration du corridor Rhin-Alpes: l'ancien représentant BLS dans cet organe a dirigé avec diplomatie et patience cette organisation multinationale qui a son siège à Francfort, il l'a aidée à surmonter les obstacles découlant de son caractère multiculturel. Le corridor est une des huit entreprises d'infrastructu-

re soutenues par l'UE. Il s'agissait de réunir les intérêts des exploitants de l'infrastructure et des autorités responsables de l'attribution des sillons dans les cinq pays concernés: la Belgique (InfraBel), la Hollande (Keyrail pour la ligne Betuwe et ProRail pour le reste du réseau), l'Allemagne (DB Netz), la Suisse (CFF Infrastructure, BLS Netz et Trasse.ch) et l'Italie (RFI). Les vœux et les reven-

dications des dix entreprises ferroviaires sur le corridor (dont en Suisse BLS Cargo et CFF Cargo) ont ensuite dû être harmonisés. En outre, dans la chaîne logistique, les interfaces entre les divers prestataires de transport sont aussi des facteurs de succès: il s'agit des 21 ports de haute mer et d'intérieur, ainsi que des terminaux et des opérateurs de trafic combiné. « La tâche

du corridor est d'augmenter de 30 pour cent la fiabilité et la capacité » explique l'administrateur Stefan Wendel, « et simultanément de réduire aussi de 30 pour cent les temps de transport et les coûts. »

Chantier du siècle

Avec la ligne Betuwe, ce sont les Pays-Bas qui ont effectué le travail de pionnier dans le plus important corridor européen

de transport des marchandises. Cette ligne mène de la pointe extérieure du port de Rotterdam à Zevenaar/Emmerich, la frontière entre la Hollande et l'Allemagne. Ce nouveau tronçon est ouvert seulement au trafic marchandises. Il est exploité depuis 2007 et fréquenté par plus de 500 trains par semaine.

Le deuxième plus grand chantier est celui du tunnel de base du Lötschberg, qui a été ouvert en 2007 et représente, avec le corridor intermodal du Simplon, le seul corridor de 4 mètres à travers les Alpes suisses encore pour l'instant. Bien avant que le tunnel de base du Gotthard ne soit ouvert au trafic, dès la fin 2014 le trafic ferroviaire se fera à Anvers par le Liefkenshoek, un tunnel à deux tubes de 6,75 km de long qui se situe à 40 mètres sous l'Escaut. Il reliera les deux régions portuaires d'Antwerpen de chaque côté du fleuve et créera de nouvelles capacités pour un trafic plus efficace dans l'arrière-pays, par une décentralisation, des tronçons et des temps de trajets plus courts. Une autre partie du corridor Rhin-Alpes est constituée par le tunnel de 9,4 kilomètres du Katzenberg au nord de Bâle, qui a été ouvert au trafic en dé-

Le corridor Rhin-Alpes en un clin d'œil

L'ancienne organisation de transport ferroviaire des marchandises nommée « corridor 1 Rotterdam-Gênes » a commencé son activité en 2003 avec trois objectifs:

- promouvoir le transfert du trafic de la route au rail
- correspondre aux exigences du marché
- améliorer le transport ferroviaire des marchandises en Europe

La **stratégie** étant de promouvoir l'interopérabilité, d'éliminer les lacunes dans l'infrastructure, et de mettre sur pied un concept de service complet.

Le corridor présente les caracté-

ristiques suivantes:

distance Zeebrugge-Gênes:
1500 km

longueur totale des tronçons:
2500 km (depuis tous les ports et à travers les deux routes alpines suisses)

longueur des rails: 4900 km
9 nouveaux tunnels avec une longueur de 130 kilomètres

6 ports maritimes, 10 ports fluviaux principaux

plus de 100 terminaux de transport intermodal.

En 2005, 28,3 milliards de tonnes-kilomètres (TKM) ont été transportés dans le corridor. Cette quantité devrait être plus que



doublée d'ici à 2020, pour atteindre les 58,9 milliards de TKM. Le bureau de ce programme se trouve à Francfort et il est dirigé par Stefan Wendel. Son team se compose de trois collaborateurs et de trente membres de groupes de travail

délégués des cinq pays membres; la langue du corridor est l'anglais.

Il y a trois groupes de travail principaux:

ERTMS (European Rail Traffic Management System) – un système homogène pour l'interopérabilité et la reconnaissance réciproque de paramètres, de standards et de régulations, etc.

Infrastructure et terminaux

Gestion du trafic et des prestations

Le corridor One-Stop-Shop

(C-OSS) est le nouvel interlocuteur pour les sillons catalogués – Prearranged Paths (PaPs) – pour toutes les liaisons transfrontalières sur le corridor. Les bureaux se trouvent également à Francfort, et c'est l'organisation du corridor qui en est l'employeur.

Photos: Hans-Joachim Eger



Un train rempli d'acier sur le chemin entre Duisburg et l'Italie du Nord.

cembre 2012 et se trouve être le plus grand élément unique du nouveau tronçon construit entre Karlsruhe et Bâle. Le deuxième pont sur le Rhin à Bâle fait aussi partie du futur tronçon à quatre voies continues prévu à travers la vallée du Rhin.

Certaines parties à l'état de projet

Dans la région de Rastatt le chantier a débuté, par contre à Offenbourg ça piétine (voir encadré page 14). L'extension au nouveau tronçon à trois voies depuis la frontière hollandaise dans la région d'Emmerich jusqu'à Oberhausen se fait encore plus attendre. Il faudra transformer 47 ponts, 55 passages à niveaux et 11 gares pour cette réalisation. Les coûts se monteront à 1,5 milliard d'euros et il faudra compter avec 6 années de travaux dès 2016. Enfin, la pièce importante du puzzle dans cette traversée de l'Europe entre la mer du Nord et la mer Méditerranée, c'est bien sûr le corridor de 4 mètres à travers la Suisse via le tunnel de base du Gotthard, qui permettra de rallier les terminaux du nord de l'Italie et qui

coûtera un milliard de francs pour un chantier de cinq à six ans. Ce tunnel devrait être terminé en 2022.

Nouveaux défis

Les prévisions annoncent toutes une augmentation du trafic marchandises, indépendamment des aléas de l'économie mondiale. Cet essor peut se remarquer si l'on considère par exemple l'extension du port de Rotterdam, avec son nouveau

« A l'avenir, au départ de Rotterdam, 35 % des chargements pourront être transportés sur la route, 45 % via le trafic fluvial et 20 % par le rail. »

secteur Maasvlakte-II construit sur la mer pour les grands bateaux à containers avec une capacité de fret pouvant aller jusqu'à 20 000 EVP (équivalent vingt pieds).

Pour les armateurs qui mouillent à cet endroit, la répartition modale pour le trafic dans l'arrière-pays est fixée: il n'y a plus que 35 % des chargements qui peuvent être transportés sur la route (au lieu des 49 % jusqu'à présent), alors que 45 % peuvent être transportés via le trafic fluvial (au-

paravant 38 %), et 20 % peuvent maintenant être transportés par le rail, ce qui représente une nouveauté (auparavant 13 %). Si l'exploitation tourne à plein régime, cela donne un total de 73 000 trains par année.

Le port d'Anvers prévoit de faire la même chose: d'ici à 2030, la part du rail doit passer de 10 à 15 %. La solution pour arriver au bout de ces travaux d'Hercule est donnée par

Lukas Klippel de RheinCargo, qui préconise une étroite collaboration entre les trois modes de transport: le rail, la route et l'eau. « Nous arriverons à relever les défis à venir seulement dans la complémentarité et non pas en nous faisant concurrence. » Et de citer en exemple la manière dont fonctionne l'exportation outre-mer des pièces automobiles dans des containers au départ de Cologne via les ports du nord: « les premières caisses voyagent vers le port via la navigation

fluviale en à peu près trois jours, le rail transporte la seconde production durant la nuit et les éléments produits en dernier sont remis à la route qui effectue le trajet en six heures, ainsi le chargement complet arrive en même temps que le paquebot au port. »

Entreprises suisses

Les entreprises suisses le long du corridor Rhin-Alpes sont bien établies. Il y a d'une part, parmi les entreprises ferroviaires, CFF Cargo International qui fête déjà ses dix ans de présence en Allemagne. Cette entreprise se concentre sur le trafic nord-sud, depuis les ports sur la mer du Nord d'Anvers et de Rotterdam ainsi que ceux de Bremerhaven et Lübeck, avec correspondance à Duisburg, Cologne et Ludwigshafen via la navigation fluviale sur le Rhin. Selon le directeur Michail Stahlhut, elle est le leader sur le marché: « nous connaissons chaque traverse de notre route principale », le corridor Rhin-Alpes. Un nouveau prestataire est venu sur l'axe depuis une année, l'entreprise RheinCargo qui roule

avec des trains en Suisse depuis la région de Cologne.

Hupac joue un rôle prépondérant: à Anvers elle possède depuis 2010 son propre terminal et elle participe au Terminal Combinant (2009), de même qu'à Ludwigshafen au terminal combiné de BASF (ensemble avec Bertschi, Hoyer et le trafic combiné). Elle marque aussi sa présence à Rotterdam, Duisburg et Cologne. Avec des compositions de réserve sur les sites centraux le long du corridor Rhin-Alpes, Hupac veut augmenter la fiabilité. Hupac est en outre actionnaire de Crossrail (depuis 2010) et de CFF Cargo International (depuis 2011) avec un quart des actions.

Premières expériences

Le corridor Rhin-Alpes est en fonction depuis novembre 2013. Questionné sur l'expérience acquise jusqu'à présent, Dirk Pfister, chef de la gestion de produits et distribution à BLS Cargo, déclare que: « le One-Stop-Shop est une excellente chose pour com-



Croisée des chemins entre route, rail et bateaux, à Anvers.

Suite de la page 9

mander les sillons. Nous constatons cependant qu'il faut encore un peu travailler sur l'harmonisation. Ainsi par exemple, le corridor intermodal de 4 mètres du Simplon ne fait pas partie des sillons pré-réservés». Et de compléter: «la question de la frontière et de la connaissance des langues le long de la route n'est pas encore résolue de manière idéale selon nous, aussi bien du point de vue du passage d'une

langue à l'autre que pour la question de la nécessité d'avoir du personnel bilingue seulement dans les centrales d'exploitation et s'il ne serait pas suffisant que les mécaniciens de locomotives maîtrisent seulement l'une ou l'autre langue.»

Pour Rainer Klippel de Rhein-Cargo à Cologne, avec le roulement de trains entiers en Suisse (poussière de lignite et huiles minérales), la fixation des priorités des prestations de transport est assez inhabituelle. Il trouve que: «la systé-

matique quelque peu rigide n'est pas applicable pour tous les produits.» Il faut de la flexibilité pour les réservations à court terme. Et Boris Dobbertin de DB Schenker Rail d'ajouter: «les conditions-cadre liées à l'infrastructure pour l'ensemble du corridor doivent être élevées au niveau du tunnel de base du Gothard. Nous espérons que les concepts de transition de Suisse centrale apportent déjà des améliorations jusqu'à l'ouverture du tunnel de base du Ceneri.»

A cette critique, Felix Loeffel

répond que le One-Stop-Shop se trouve encore en phase d'introduction; il se montrera sous sa forme définitive seulement au changement d'horaire 2014/15: «des adaptations basées sur les premières expériences doivent être faites sans délai dans le sens des entreprises ferroviaires.»

Longueur et poids uniformes

Les représentants et opérateurs ferroviaires attendent beaucoup de l'optimisation de la longueur et du poids des trains à 740 mètres et 2000 tonnes

le long du corridor, comme cela est déjà le cas entre Bâle et Domodossola via le tunnel de base du Lötschberg avec les doubles tractions. Il faut cependant savoir que, avec une seule locomotive, cela ne sera possible que sur les lignes à faible déclivité à travers le tunnel de base du Gothard et via Luino jusqu'au terminal à l'ouest de Milan.

Kurt Metz

Il est possible de trouver d'autres informations sur le site:

www.corridor-rhine-alpine.eu

INFO**Où la concurrence a commencé**

En septembre 1997, le premier «Germersheimer Shuttle» de la compagnie BASF Werksbahn a circulé du lieu de production de Ludwigshafen sur le réseau de chemins de fer allemands et il a atteint, avec ses 18 wagons et deux douzaines de containers loués par DB Cargo, le port intérieur du même nom. Ceci fut le début de la libéralisation du chemin de fer selon EU 91/440, qui demandait le libre accès à l'infrastructure ferroviaire. Des trains complets de potassium avec une lok Diesel Blue Tiger à six essieux sur 250 kilomètres de distance, les premières liaisons transfrontalières vers

Antwerpen en 2000, Rail4Chem fondée une année plus tard, la mise au concours des transports entre les sites BASF dans toute l'Europe: ainsi a commencé la concurrence dans le trafic ferroviaire. Avec les optimisations de processus et la mise sur les marchés étrangers des places restantes, il a résulté une baisse des prix du fret sur le rail de près de cinquante pour-cent – la compétitivité avec la route a ainsi été assurée. Aujourd'hui, la filiale de CFF Cargo Chemoil roule aussi pour BASF entre Bâle et Ludwigshafen et de là, vers le site de Schwarzeheide près de la frontière polonaise.

Nouveau tronçon et extension du tronçon Bâle – Karlsruhe

Après l'ouverture du tunnel du Katzenberg entre Bâle et Fribourg en Brigsau en 2012, DB Netz est en train de résoudre le problème du goulet d'étranglement de Rastatt, sur le tronçon du Haut-Rhin en direction de Karlsruhe. Pour cela,



Les travaux dans les environs de Rastatt sont très exigeants.

il a fallu creuser un tunnel dans la nappe phréatique et le faire passer sous deux cours d'eau. Le chantier pour les deux tubes est long de quatre kilomètres et profond de 20 mètres par endroits. Comme à d'autres places la couverture n'est que de quatre mè-

tres, on utilise la méthode de congélation à l'azote liquide afin d'assurer une utilisation sûre de la foreuse. Grâce à ce tunnel sous la ville, les habitants de Rastatt seront débarrassés dès 2020 environ des bruits liés à la circulation des trains directs.

Il n'y a pas encore de solution pour le secteur d'Offenburg: pour ce tronçon, il y a eu 170 000 oppositions, dont deux à trois mille sont à prendre au sérieux selon DB Netz, il faut donc les traiter avant de pouvoir songer à débiter les travaux.

Les petits boulots d'été

Jobs de vacances: ce qu'il faut savoir

Lorsqu'on a un « job d'été », on est un salarié, ou une salariée comme les autres. Et qui dit salarié, dit règles du droit du travail, salaire décent et respect des règles de la sécurité au travail.

L'été est là, et avec lui les grandes vacances. Pour de nombreux écoliers, gymnasiens et étudiants, c'est aussi le temps des petits boulots qui permettront de se faire un peu d'argent de poche, d'en mettre de côté pour les prochaines vacances et, très souvent, de financer les études.

À partir de quel âge?

On ne peut fort heureusement pas faire travailler les enfants à partir de n'importe quel âge. La loi sur le travail (LTr) ne l'autorise qu'à partir de 15 ans, 13 pour les travaux légers, voire moins de 13 pour les manifestations sportives et culturelles, à des conditions spécifiques et sur autorisation d'une autorité cantonale. Dans tous les cas, les moins de 18 ans ont besoin de l'assentiment de leurs parents avant de signer un contrat de travail.

L'ordonnance 5 de la LTr (OLT 5) précise les règles qui s'appliquent aux jeunes travailleurs et travailleuses de moins de 18 ans. Elle précise notamment l'interdiction d'employer les jeunes à des travaux dangereux, dans certaines branches (discothèques, bars, cabarets, entreprises cinématographiques, cirque et spec-

tacle). Le travail dominical n'est autorisé que pour les jeunes ayant achevé leur scolarité obligatoire, au maximum un dimanche sur deux et uniquement dans la restauration (où ne peuvent être employés que les plus de 16 ans), la garde d'animaux et les boulangeries. Dans les zones touristiques, le travail dominical est possible dans les entreprises répondant aux besoins des touristes pendant toute la durée des vacances d'été. Quant au travail de nuit, il est interdit aux moins de 18 ans en dehors d'une formation professionnelle.

Et pour quelle durée?

La durée de travail des moins de 13 ans ne peut pas excéder plus de trois heures par jour et neuf heures par semaine. Les jeunes de plus de 13 ans n'ayant pas terminé leur scolarité obligatoire peuvent travailler jusqu'à 8 heures par jour (40 h par semaine) pendant la moitié de la durée des vacances scolaires, entre 6 h et 18 h, avec une pause d'au moins une demi-heure pour toute plage de travail de 5 h et plus. Pour tous les jeunes, la durée du travail ne dépassera pas celle des autres employés de l'entreprise (maximum 9 h par jour) et leur travail doit être compris dans une période de 12 h. Ils ont droit à un repos quotidien d'au moins 12 h consécutives. Le soir, les moins de 16 ans ne peuvent être employés que jusqu'à 20 h, les 16-18 ans jusqu'à 22 h.

En cas de danger, je dis STOP!

Les petits boulots d'été sont souvent l'occasion de faire connaissance avec le monde du travail. Or, ce dernier n'est pas exempt de dangers, qui n'apparaissent pas toujours au premier coup d'œil. Et le risque d'accident de travail est très élevé lors du premier emploi, surtout pendant les premiers jours. Dans tous les cas, les travaux dangereux sont interdits au moins de 18 ans. Si malgré tout, je suis confronté à un danger, je dois oser dire

STOP et demander l'aide d'un ou une collègue expérimenté. Les accidents, parfois, ne pardonnent pas.

Bien assuré!

Négliger les assurances sociales dans le cas d'un petit job de vacances peut coûter très cher. Tous les travailleurs doivent être obligatoirement assurés à l'assurance-accidents par leur employeur. S'ils travaillent moins de 8 heures par semaine chez le même employeur, cette assurance ne couvre que les accidents professionnels et, au-delà, tous les accidents. En cas d'accident, l'employeur doit avertir les parents. Pour les rapports de travail de moins de 3 mois, il n'y a pas d'obligation de payer le salaire en cas de maladie. Les autres cotisations sociales (AVS/AI/APG) ne sont obligatoires qu'à partir de l'année où l'on a ses 18 ans. Si l'employeur ne paie pas ses cotisations, il s'agit de travail au noir et cela entraîne des sanctions.

Et le salaire?

À ce jour, il n'existe pas de salaire minimum légal. L'employeur est obligé de respecter les CCT et les contrats-type de travail (CTT). Pour les petits



Un étudiant travaillant durant ses vacances à la plage d'Estavayer-le-Lac.

boulots de vacances sont notamment importants les CCT de l'hôtellerie-restauration, du bâtiment, du nettoyage, des entreprises du commerce de détail (Coop, Migros), la CCT pour le travail temporaire et les CTT cantonaux pour l'agriculture. S'il n'existe pas de CCT ou CTT fixant des salaires minimums, les employeurs sont tenus de respecter les salaires d'usage de la branche et de la région, qui peuvent être consultés sur www.salaire-uss.ch. L'USS recommande un salaire minimum de 22 frs de l'heure.

Et les vacances ?

Enfin, il ne faut pas oublier les vacances, auxquelles chaque travailleur et chaque travailleuse a droit, même s'il occupe son emploi... pendant ses vacances. Si l'on est payé à l'heure, un supplément de salaire de 10,64% pour les moins de 20 ans, de 8,33% pour les plus de 20 ans doit être payé en sus du salaire. Sur le décompte de salaire, ce supplément doit être identifiable comme tel.

USS

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462 Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Pré-press: 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 28 août 2014. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 21 août à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 19 août à 10h.

INFO

La Commission jeunesse de l'USS met à disposition une brochure contenant toutes les informations utiles sur le droit du travail.

Celle-ci peut être téléchargée sur le site:

www.jeunesse-syndicale.ch

TransN

Le SEV à l'écoute de sa base

Le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique et le président de la section VPT-TN Pierre-Alain Gerber sont allés mardi 15 juillet à la rencontre du personnel de TransN. L'occasion de recruter avec succès de nouveaux membres, mais aussi de répondre aux nombreuses questions du personnel de tous les secteurs. Apprentis inclus.

Photos: Vivian Bologna



Sections

Dimanche 3 août ■ ZPV Bienne

Pique-nique

Dès 11 h
Cabane du Moto-club Péry

Que tu sois «FV, RV ou FQ», membre ZPV ou non, et les retraités sont également les bienvenus.

Cette année, Dorothée Monnet vient nous faire une petite visite... alors venez nous rejoindre au pique-nique. Plans sur le site <http://zpvbielbienne.ch>, sous calendrier. L'apéro, la cabane et le grill sont mis à disposition par la ZPV. Chacun apporte son repas selon ses goûts.

Le soleil est déjà commandé, mais en cas de retard de livraison, le pique-nique aura tout de même lieu, car la cabane est assez grande. Elle est à 10 minutes à pied de la gare de Reuchette-Péry.

Inscription non obligatoire et renseignements à denis.babey@gmail.com ou par téléphone au 051 281 50 82 ou 032 481 47 80.

Denis Babey

Mardi 12 août ■ Retraités et Métro Lausanne

Sortie annuelle

Grande sortie annuelle à Eguisheim en Alsace. Rendez-vous à 6h30 au Parc du Vélodrome ou à 6h50 à Croisette METRO.

En direction de Berne, Egerkingen, café, croissant pour continuer, Bâle, Mulhouse, Eguisheim, dégustation de vin accompagné de bretzels.

Repas de midi: assortiment de crudités, carré de porc rôti au four, pommes écrasées, confit de chou, crumble aux pommes à la cannelle et crème anglaise.

Après le repas, en deux groupes, visite commentée en petit train. 17h environ retour en car avec arrivée aux alentours de 20h30.

Prix: membres 90 fr., non-membres 100 fr.

Les non-membres peuvent s'inscrire auprès du président Roland Bergmann, tél. 021 624 64 14 ou du secrétaire Marc Gay-Crosier au tél. 021 634 89 51, mobile 079 666 48 04 jusqu'au 29 juillet 2014.

Une pensée aussi à nos malades.

Cordiales salutations

Le secrétaire: GAY-CROSIER Marc

Lundi 18 août ■ VPT-TN

Assemblée générale

20h15
Restaurant du Cercle National, à Neuchâtel
2e étage

Ordre du jour: PV de la dernière assemblée, rapport du président pour l'année 2013 et 2014, Election du comité de gestion, requêtes du personnel pour l'année 2015, jubilaires pour l'année 2014. Divers

Venez nombreuses et nombreux à cette assemblée générale, il s'agira de décider des requêtes salariales 2015.

Nous comptons sur votre présence ! Il s'agira principalement de défendre VOS conditions de travail.

Dans l'attente de vous rencontrer, le comité de section vous adresse ses amicales salutations.

Le président, Pierre-Alain Gerber

Pensionnés

Mercredi 20 août ■ PV Jura

Sortie annuelle

Départs dès 7h15

Chemins de fer du Kaiserberg Granges-Paccot / Fribourg. Pour cette année, le comité a opté pour une sortie dans la région fribourgeoise.

7h15 Départ Porrentruy Parc Zigguratt
7h45 Delémont (Devant chez Lidl). Café/croissants dans le car. 10h15 Visite du Chemin de Fer du Kaiserberg. Repas à Praz: potage, salade, filets de perches, pommes nature, coupe Bel Air. Retour via La Neuveville - Chasseral (Pause café). Arrivée vers 17h dans le Jura. Prix de la sortie: 70 fr. (avec une participation de la caisse). Tout est compris sauf les boissons du repas.

Inscriptions jusqu'au 15 août 2014 auprès du président P. Ackermann (032 422 48 35) ou du secrétaire Oscar Schaub (032 422 67 76).

Le secrétaire: Oscar

COURRIER DES LECTEURS

Réunis dans la II^e Internationale socialiste avec deux millions de membres et dix millions d'adhérents dans les organisations syndicales, les socialistes du début du XX^e siècle étaient capables de renverser la bourgeoisie en Europe et en Russie. Au congrès extraordinaire de Bâle, en 1912, cette puissante organisation internationaliste se déclarait contre la guerre et prônait des grèves générales dans les pays industrialisés, déjà engagés dans la guerre des Balkans. Mais tout s'est précipité durant l'été 1914. Le 28 juin, à Sarajevo, l'archiduc de l'Empire Autriche-Hongrie, François-Ferdinand, est assassiné par un nationaliste serbe. Cette tentative d'escalade du conflit est contrée par de gigantesques manifestations populaires à Berlin, à Paris et à Londres. Le 28 juillet, en représailles aux événements de Sarajevo, l'Autriche déclare la guerre à la Serbie, alliée de la Russie. Le soir du 31 juillet, Jean-Jaurès, l'une des principales figures de la IIe Internationale, est abattu à Paris par un fanatique anti-socialiste. Le 1^{er} août, l'Allemagne, alliée de l'Autriche, déclare la guerre à la Russie. La France mobilise son armée. Le 3 août, l'Allemagne déclare la guerre à la France, alliée de la Russie et le 4 août, l'Angleterre, alliée de la France, déclare la guerre à l'Allemagne. Incroyable mais vrai: le même jour, à Berlin et à Paris, les socialistes votent, respectivement, les crédits de guerre du Kaiser et le budget militaire de la République française! Ce jour-là, des deux côtés du Rhin, on invoque l'Union sacrée avec la bourgeoisie pour la défense de la nation. Parmi la classe ouvrière c'est la stupeur et la consternation! Des millions de travailleurs, ayant participé aux manifestations anti-guerre, vont-être envoyés sur les champs de bataille. Ce fut une véritable trahison, opérée par les parlementaires représentants du prolétariat, avec la complicité des directions syndicales, associées au patronat pour la circonstance!

En Suisse, le 1^{er} août 1914, le Conseil fédéral décrète la mobilisation de l'armée. Le 3 août, Ulrich Wille est nommé général par l'Assemblée fédérale, bien qu'il soit germanophile et marié à l'une des filles de la dynastie Bismark. Comme en France et en Allemagne, les députés socialistes rejoignent l'Union sacrée avec la bourgeoisie pour la défense de la patrie. Parmi les membres de la IIe Internationale, restés fidèles à l'engagement anti-guerre, c'est la tristesse et le découragement. Mais, à l'issue des premières opérations militaires et le fléau des souffrances imposées aux soldats et à la population civile, la résistance s'organise. L'initiative prend forme, en 1915 déjà, en Suisse, pays neutre au cœur d'une Europe en guerre. En mars, à Berne, Clara Zetkin, militante féministe allemande de la première heure, organise une conférence de l'Internationale socialiste des femmes. Sa compagne de lutte, Rosa Luxemburg, emprisonnée en Allemagne pour son activité anti-militariste est absente. En septembre, Lénine, membre du parti socialiste suisse de 1914 à 1917, participe à une conférence internationale socialiste, qui a lieu dans le petit village bernois de Zimmerwald. Un manifeste anti-guerre est adopté par les participants. En 1916, une deuxième conférence est organisée à Keinthal, dans l'Oberland bernois. Cette fois, les délégués venus de tous les pays belligérants, appellent à la grève générale et au refus de servir. En 1917, les premières grèves générales sont organisées en Russie, en Allemagne, en France, en Angleterre et en Amérique du nord. Lénine est retourné en Russie et en octobre la révolution éclate. Les Etats-Unis entrent en guerre. Derrière les lignes du front, l'instabilité sociale inquiète les états-majors bourgeois. Il faut arrêter cette boucherie qui a déjà massacré des millions d'ouvriers, de paysans et de civils innocents. En 1918, les Bolchéviques ont pris le pouvoir en Russie. En Allemagne la grève générale engendre un état insurrectionnel et la mutinerie de la marine impériale va précipiter la fin de la guerre. Le 9 novembre, le Kaiser abdique devant les révolutionnaires! Le 11 novembre, l'armistice est signé dans un wagon de chemin de fer, dans la forêt de Compiègne, au nord de Paris. En Suisse, c'est la grève générale! Pour empêcher la contagion révolutionnaire venue d'Allemagne et de Russie, l'armée suisse est mobilisée contre les grévistes et le parti communiste est interdit!

Jean-Claude Cochard, Les Avants

Décès

Gérard Barraud, sup cs pensionné, Château-d'Oex; décédé dans sa 79^e année. PV Vaud.

Rita Cavin, Genève; décédée dans sa 84^e année. PV Genève.

Yvonne Gabriel, veuve de Raphaël, Granges (Veveysse); décédée dans sa 91^e année. PV Fribourg.

Gabriel Meylan, c tr pensionné, Fétigny; décédé dans sa 94^e année. PV Fribourg.

Cécile Pachoud, veuve de Pierre, La Tour-de-Peilz; décédée dans sa 95^e année. PV Vaud.

Gabriel Perroud, ct pensionné, Neuchâtel; décédé dans sa 89^e année. PV Neuchâtel.

Angle droit

De l'importance d'une expertise dans un dossier AI

Un cas de protection juridique

Dans un arrêt du mois de juin dernier, le Tribunal fédéral a rejeté le recours de John, victime de dépression.

Cette maladie, qui accompagne John depuis de longues années, a été tout d'abord reconnue comme telle par l'AI. Une rente lui a été octroyée, puis révisée – et confirmée – deux fois, mais la troisième révision fut celle de trop.

Dans le cadre d'une nouvelle révision, un mandat d'expertise a été confié à un spécialiste FMH en psychiatrie et psychothérapie. Selon lui, une activité à plein temps est exigible, avec un rendement d'au moins 80% dans toute activité professionnelle correspondant aux compétences de l'assuré. Un autre avis médical répond oui à la question de savoir si l'état de santé de John est stabilisé.

John, quant à lui, se base sur plusieurs rapports médicaux qui confirment les pro-

blèmes psychiques, mais rien n'y fait: l'Office AI supprime son droit à une rente entière d'invalidité. Le recours est donc déposé contre cette décision.

Dans la procédure, en règle générale, le Tribunal fédéral se base sur les faits établis par l'autorité précédente, en l'occurrence, dans le cas de John, c'est le Tribunal administratif fédéral. Si les faits ont été établis de façon manifestement inexacte, ou arbitraire, une décision pourrait être annulée. Mais il ne suffit pas que les motifs soient critiquables. Il faut que la décision apparaisse arbitraire dans son résultat. En ce qui concerne l'appréciation des preuves et l'établissement des faits, il y a arbitraire lorsqu'on ne prend pas en compte, sans aucune raison sérieuse, un élément de preuve qui serait suffisamment important pour modifier la décision, ou lorsqu'on se trompe manifestement sur son sens et sa portée, ou encore lorsque, en se fondant sur

les éléments recueillis, on en tire des constatations erronées.

Changement ou non?

La situation de santé de John a-t-elle changé entre l'octroi de la rente et aujourd'hui? C'est la question à laquelle le TF a dû répondre. Venons-en à l'expertise elle-même. Pour pouvoir affirmer que la valeur d'un rapport médical est probante, il y a des règles: l'expertise doit avoir été établie de manière circonstanciée, au terme d'une étude attentive et complète du dossier, ainsi qu'à l'issue d'un examen approfondi de l'assuré. L'expert doit prendre en considération les antécédents médicaux et les plaintes de la personne. Le diagnostic posé doit être clair et motivé et l'expert doit en tirer des déductions non contradictoires. Selon l'avis unanime des médecins, l'état de santé de John s'est nettement amélioré pendant la période déterminante, à savoir entre 2001 et 2012. Il

INFO

Les questions de la qualité des expertises et de l'impartialité des experts a fait l'objet de nombreuses discussions, dans les milieux concernés et au plan politique. Une jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'Homme porte sur le principe de « l'égalité des armes », inspiré du droit à un procès équitable. Mais il n'existe pas, dans les assurances sociales, un droit inconditionnel à une expertise menée par un médecin externe à l'assurance. Une telle expertise pourrait être exigée, par exemple si des doutes subsistent quant à la fiabilité et à la pertinence des constatations du service médical de l'assurance. Cependant, les critiques de professionnels et autres milieux de défense des

assurés ont incité l'Office fédéral des assurances sociales à agir: avec le concours de la Société suisse de psychiatrie et psychothérapie, ainsi que la FMH, la SUVA et l'AI, des « lignes directrices de qualité des expertises psychiatriques dans le domaine de l'Assurance-invalidité », ont été élaborées en février 2012. Ces lignes directrices visent à unifier la méthodologie de l'expertise psychiatrique, tant dans sa forme que dans son contenu. Elles se basent sur des critères fondés scientifiquement et faisant consensus parmi les experts. Les lignes directrices visent enfin à améliorer la qualité des examens psychiatriques ainsi que la précision, la fiabilité et la reproductibilité des évaluations.

ne présente plus de diagnostic psychiatrique au sens strict, il a visiblement repris son existence en main. Il a même eu trois enfants. Même si John fait valoir que son état dépressif est resté inchangé et que son incapacité de travail perdure, le Tribunal fédéral a considéré, parmi d'autres arguments, que le diagnostic de trouble dépressif avait

disparu des éléments médicaux au dossier. Il y a donc une amélioration de l'état de santé de John sur le plan psychiatrique, par rapport à la situation qui était la sienne lors de la décision initiale de rente. Le recours de John a donc été rejeté.

L'équipe de la protection juridique

Soldes à la boutique SEV – profitez-en!

Dès maintenant, profitez des prix d'été pour les articles SEV suivants:



Pull de course à pied à longues manches
Tailles S / M / XXL
15 francs



Veste de pluie (petit logo SEV)
Tailles S / M / L / XL
50 francs



Veste de pluie (grand logo SEV)
Tailles S / M / L / XL / XXL
60 francs



T-shirt à encolure en V
Taille
5 francs



Veste d'hiver avec logo SEV
Tailles XS / S / M
60 francs

D'autres articles à commander sur www.sev-online.ch sous « Services ».

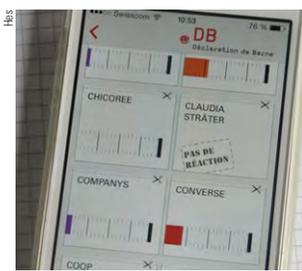
Tous les prix sont TVA incluse. Commande minimale de 15 francs (+ frais de port de 5 francs). Dès 50 francs, les frais de port sont offerts. Dix pour cent de rabais sur les commandes dès 200 francs. Commandez à: SEV, case postale, 3000 Berne 6, 031 357 57 57, shop@sev-online.ch ou sur le site internet www.sev-online.ch

Le « Made in Europe » ne garantit pas un salaire vital aux couturières

Fair Fashion: ne pas acheter sans se poser de questions

Dans l'industrie textile, un prix élevé ou un pays de production européen ne garantissent en aucun cas de bonnes conditions de travail.

Dans un rapport d'enquête publié en juin, la Déclaration de Berne (DB) montre que dans neuf pays d'Europe de l'Est et en Turquie, les couturières vivent bien en dessous du seuil de pauvreté. Le constat est général, et même les marques de luxe font produire à des salaires de misère. L'évaluation des entreprises publiée en parallèle révèle que les firmes suisses ne s'engagent toujours pas suffisamment pour garantir un salaire vital aux ou-



L'application « Fair Fashion? »

vrières qui fabriquent leurs produits.

Dans le cadre de la Campagne Clean Clothes (CCC), la Déclaration de Berne demande aux marques européennes d'assurer le paiement d'un salaire vital aux ouvrières sur l'ensemble de leur chaîne d'approvisionnement. Une nouvelle application « Fair Fashion? », basée sur l'évaluation de plus

de cent entreprises, permet aux consommateurs et aux consommatrices de voir en un coup d'œil le degré d'engagement des marques pour un salaire vital et de les interpeler pour qu'elles prennent enfin leurs responsabilités. Le chemin à parcourir est encore long: aucune des entreprises interrogées n'a pu attester d'un engagement suffisant pour garantir le versement d'un salaire vital sur l'ensemble de sa chaîne d'approvisionnement.

Asie-Europe: mêmes salaires de misère pour les ouvrières

Menée dans neuf pays d'Europe de l'Est et en Turquie, une enquête de la CCC montre que les ouvrières travaillant pour

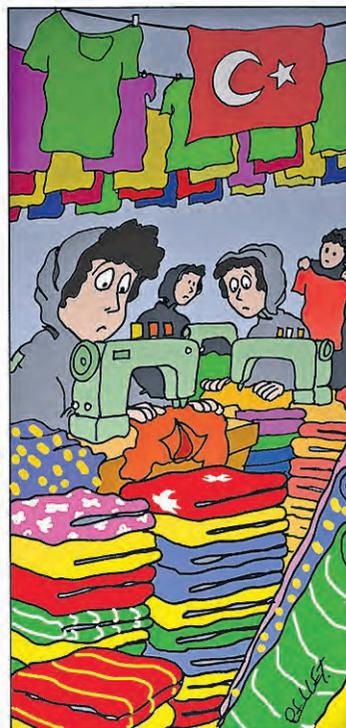
des marques comme Hugo Boss, Adidas, Zara, H&M ou Benetton touchent des salaires de misère comparables à ceux versés en Asie. Pour survivre, de nombreuses personnes interrogées doivent compléter leurs revenus par un second emploi ou en recourant à l'agriculture de subsistance. Dans tous les pays dans lesquels nous avons enquêté, le salaire minimum légal est extrêmement bas, ne représentant même pas un tiers du salaire vital. En 2013, la Bulgarie, la Macédoine et la Roumanie affichaient des salaires minimums inférieurs à la Chine. En Moldavie et en Ukraine, ils sont plus bas qu'en Indonésie.

Cette région de production à la

main-d'œuvre bon marché est très importante pour l'industrie vestimentaire. Près de la moitié des vêtements importés en Suisse proviennent en effet d'Europe. Certaines entreprises suisses, comme Manor, Schild ou Calida, font aussi produire en Europe. La DB et les organisations partenaires de la CCC demandent à toutes les marques actives en Europe de l'Est et en Turquie de s'engager à verser des salaires nets équivalents à au moins 60% du salaire national moyen, et à augmenter progressivement la rémunération des ouvrières pour atteindre le salaire vital. Les prix d'achat à l'usine doivent être calculés pour permettre cette hausse des salaires.

DB

PELLET PIOCHE: On n'a pas tous les mêmes conditions de vie...



Cours movendo en automne

■ Conduite de négociations

Les 3-4 septembre, à Morges

Objectif: acquérir des compétences stratégiques, tactiques et méthodologiques, afin d'être à même de préparer et de mener des négociations d'une manière professionnelle

■ Animation et travail de groupe

Les 9-10 septembre, à Morges

Objectif: apprendre à diversifier les méthodes d'animation et à approfondir la spécificité des dynamiques de groupe.

■ Collaboration entre permanents et militants

Les 8-9 octobre, à Morges

Objectif: viser à clarifier les rôles entre militant-e-s et secrétaires syndicaux/-cales, ainsi qu'à présenter des instruments et des méthodes pour le renforcement syndical

www.movendo.ch

Le Sihltal Zürich Uetliberg Bahn répond enfin positivement à une ancienne requête SEV

Deux jours de vacances en plus

Depuis 2008, le SEV demande au SZU, dans le cadre des négociations salariales, des jours de vacances supplémentaires pour le personnel. La direction se préoccupe enfin de cette revendication suite à l'enquête auprès du personnel qui a montré en 2013 un besoin d'avoir plus de vacances.

Les quelque 140 employés du SZU ont reçu la nouvelle réjouissante le 4 juillet par une «SZU info» qui tombait à pic pour le début des vacances: «Dans l'enquête sur la satisfaction du personnel réalisée dernièrement, il est ressorti que les collaboratrices et collaborateurs du SZU désiraient des jours de vacances supplémentaires», disait la newsletter. «La direction a examiné cette demande et octroie à tout le personnel deux jours de vacances supplémentaires par année dès janvier 2015.» De plus, les trois «jours libres» qui sont aujourd'hui

«pré-travaillés» par le personnel à plein temps (car il travaille six minutes de plus par jour, soit une demi-heure de plus par semaine, par rapport à la semaine de 41 heures) sont transformés en vacances. «Ces trois jours libres pré-travaillés ne pouvaient être pris jusqu'ici que séparément», explique Daniel Wollenmann, président de la section SEV-VPT Sihltal. «Ils deviennent maintenant véritablement des jours de vacances.»

Cette nouvelle solution apporte ainsi au personnel SZU une semaine entière de vacances supplémentaire et ceci pas seulement pour le personnel à temps complet, mais pour toutes les personnes engagées sur la base d'une durée de travail hebdomadaire de 41,5 heures.

Pour les divers groupes d'âge, les vacances seront réglées comme suit dès 2015:

- dès l'année des 18 ans révolus: 25 jours de vacances;
- dès l'année des 50 ans révolus: 30 jours de vacances;
- dès l'année des 60 ans révolus: 35 jours de vacances;

Le SZU offre encore un jour de

moins que les CFF (avec une semaine de 41 heures) mais trois jours de plus que le Forchbahn (avec une semaine de 42 heures). Daniel Wollenmann est très content: «Le personnel se réjouit beaucoup que tout le monde puisse bientôt profiter d'une cinquième semaine de vacances», déclare l'agent du mouvement âgé de (presque) 40 ans, qui a adhéré au SEV il y a plus de 21 ans. Au nom de tous les membres de sa section, qui représentent la moitié du personnel du SZU, il a remercié la direction par e-mail.

Un ancien postulat SEV

Etant donné que Daniel Wollenmann était déjà durant de nombreuses années vice-président de la section VPT Sihltal avant qu'il reprenne le 1^{er} avril de cette année la présidence de Jakob Tribelhorn, il sait très bien que le SEV demandait depuis 2008 déjà des jours de vacances supplémentaires lors de chaque négociation salariale en automne. Mais cette revendication du SEV avait jusqu'à présent toujours été rejetée par la direction. C'est l'enquête réalisée auprès du



Le SZU a présenté en juin 2013 dans son dépôt une des six rames Stadler Be 510, qui circulent aujourd'hui sur la ligne de Uetliberg (électrifiée en 1200 V continu) et sur la ligne de Sihltal (électrifiée en 15 kV). Les Be 510 sont les premiers engins bicourant du SZU.

personnel en 2013 qui semble être la source de ce revirement de la direction. Les résultats de l'enquête ont en effet démontré très clairement que le personnel n'était plus satisfait de ses 4 semaines de vacances.

Mieux vaut tard que jamais

«L'enquête a confirmé que la revendication du SEV était juste durant toutes ces années», déclare la secrétaire syndicale du SEV Edith Graf-Litscher. Elle se réjouit d'autant plus de cette «avancée en faveur du personnel». Ces der-

niers temps, le SZU a intégré le SEV dans toutes les questions concernant le personnel, approuve la responsable de l'encadrement de cette section. «Nous nous rencontrons par exemple depuis cette année chaque semestre pour des discussions sur le personnel. Ce serait encore mieux si la direction voulait prendre en compte le vœu des membres SEV de conclure une CCT d'entreprise, et si des négociations à ce sujet pouvaient être bientôt entamées comme c'est le cas au Forchbahn!» **Markus Fischer**

Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»



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.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 13:

Genève-Cornavin.

Le sort a désigné Marc Rohrer de Konolfingen, membre AS Berne.

Le gagnant remporte les 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 par e-mail à: mystere@sev-online.ch.

Sur Internet: rendez-vous sur notre site 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 30 juillet 2014.