

Grèves et colères

Le personnel des services publics et de la construction dans la rue.
Pages 5 et 14



Tout roule au MBC

Du nouveau matériel roulant, de nouveaux horaires améliorés et bientôt une nouvelle CCT. De quoi satisfaire la section MBC.

Page 9



SwissPass n'est qu'une étape

L'exemple hollandais présenté au colloque d'Ouestrail Page 13

Les CFF annoncent un programme de démantèlement massif

Les CFF sont sur la mauvaise voie

Les CFF se développent un peu partout et il n'y a qu'au niveau du personnel qu'ils coupent massivement. Il n'en est pas question pour le SEV.

«Railfit20/30»: c'est le nom du programme des CFF qui prévoit de supprimer plus de mille postes dans les cinq ans à venir. A cet effet, l'entreprise a mandaté, encore une fois, les conseillers de McKinsey. Le SEV se défendra contre ces suppressions de postes et considère la voie empruntée comme totalement erronée, puisque de grands projets d'extension vont voir le jour, côté offre et côté infrastructure. Le prochain changement d'horaires implique déjà une augmentation de l'offre avec la ligne diamétrale zurichoise... et dans une année, ce sera au tour du Gothard. «Les CFF ont besoin de plus personnel, pas de moins», déclare le président du SEV, Giorgio Tuti.

Pages 2 et 3



La politique des CFF bloque le bon fonctionnement des transports publics...

Moins de sécurité!

Les CFF ont décidé par mesures d'économies de renoncer à l'accompagnement par des forces de sécurité des InterRegio et des InterCity jugés sensibles. Et ce alors que les agressions, même à l'encontre des mécanos, sont de plus en plus violentes. Le SEV demande aux CFF de revoir leur décision qui met en danger la santé du personnel et celle des usagers.

Focus, page 20

Gothard

L'alternative au 2^e tube est moins chère

■ Le 28 février prochain, le peuple suisse se prononcera sur la réalisation d'un 2^e tube autoroutier au Gothard. Le SEV a clairement pris position contre ce projet qui porterait un sérieux coup à la politique de transfert de la route au rail. Dans le dossier du présent numéro, *contact.sev* présente les résultats d'un groupe d'experts reconnu. L'utilisation du tunnel de base ferroviaire qui

sera inauguré début juin permettrait d'absorber davantage de trafic que ne le permet la route aujourd'hui. Inutile donc d'investir quelque 3 milliards en tout au Gothard alors qu'une solution trois fois moins chère est possible grâce au rail. Par ailleurs, l'assainissement du tunnel du Gothard est bien plus onéreux que la réfection du tunnel de l'Arberg

autrichien, comme l'a analysé l'association Railvalley. Enfin, qui peut encore croire que seules deux voies sur quatre seraient utilisées sur les autoroutes du Gothard, violant ainsi la Constitution qui prévoit de ne pas augmenter le transit dans les régions alpines?

Dossier en pages 10 à 12

Les CFF ont présenté un programme d'économies en deux étapes avec de nombreuses suppressions de postes

Besoin de plus de personnel,

Véritable coup d'éclat des CFF: leur programme d'économies prévoit la suppression de plus de mille postes d'ici 2020. Et ils ont pour objectif de travailler, d'ici 2030, à 20% meilleur marché qu'actuellement.

On l'avait vu venir: les CFF avaient décidé de commander une «analyse des coûts» cet été. C'est chose faite: l'entreprise de conseil McKinsey a été mandatée. Elle avait laissé d'amères souvenirs aux cheminots lors d'un précédent démantèlement.

Bel emballage, terrible contenu

Les CFF n'ont pas attendu les

résultats de l'analyse et disent déjà sur quoi doit déboucher le programme «Railfit20/30»: des économies de 550 millions de francs par année dès 2020 et pas moins de 1,75 milliard de francs par année dès 2030. Liées à ces économies, des suppressions d'emploi qui devraient se situer à plus de 900 postes. 900 est le chiffre communiqué par Andreas Meyer, directeur des CFF, devant les médias. Il a réussi, via un emballage très habile, à faire que seul ce chiffre de 900 soit repris dans la presse, alors que le SEV sait très bien qu'il faudra compter avec une suppression de plus de mille postes.

«Totement irréaliste»

Un tel démantèlement est totalement irréaliste pour Giorgio Tuti, président SEV: «Au

vu du développement de l'offre comme l'ont prévu les CFF, ils n'auront pas besoin de moins de personnel mais de plus de personnel.» Les horaires de décembre 2015 prévoient déjà des prestations supplémentaires et cela va continuer l'année prochaine avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard.

Ce qui est prévisible, c'est que ce soit la Division Infrastructure qui absorbe une partie essentielle de ce démantèlement. En effet, depuis quelques mois, une autre entreprise de conseil en assainissement y sévit, PricewaterhouseCoopers (PWC), avec un mandat similaire. Philippe Gauderon, chef de l'Infrastructure, a également communiqué à ses collaboratrices et collaborateurs, dans

un courrier, qu'ils doivent s'attendre à une suppression d'environ 500 postes dans la Division.

Orientation totalement fautive

Aussi bien Gauderon que Meyer ont expliqué, d'une même voix, que ces mesures n'auraient pas de conséquences pour les client-e-s et qu'elles ne sont pas liées à des suppressions de prestations. C'est complètement impossible selon le SEV: s'il y a une augmentation de l'offre et des suppressions d'emplois, il y aura forcément des conséquences perceptibles. Le syndicat a décidé, pour l'instant, d'attendre, contrairement aux CFF, les résultats de l'analyse. Giorgio Tuti a expliqué, que «si des mesures syndicales devaient être

nécessaires, le SEV n'hésitera pas à les prendre».

Contrat social: une sécurité

Une chose est sûre, quoi qu'il ressorte de l'analyse: les suppressions d'emplois devront se faire sans licenciement, puisque la CCT les empêche, avec le Contrat social (pas de licenciement en cas de restructurations) qui prévaut aux CFF depuis plus de 20 ans grâce au SEV. L'idée des CFF de s'imaginer le trafic ferroviaire en 2030 n'est pas contestée par le SEV. Mais il estime erroné de débiter les réflexions par des projets d'économies, au lieu de laisser l'analyse suivre son cours librement.

Peter Moor/Hes

Le comité SEV a adopté un nouveau concept de recrutement

Actions de recrutement: la forme et la

Le recrutement de nouveaux membres sera déterminant pour l'avenir du SEV. Il faut réussir à le maintenir à un haut niveau.

La dernière journée de recrutement 2015, sous le slogan «Ensemble nous sommes toujours plus forts», aura lieu le 30 novembre prochain. La res-

pensable du recrutement, Elena Obreschkow, a expliqué au comité qu'il faudra fournir un gros effort pour atteindre notre objectif de 1800 nouvelles adhésions en 2015.

Lors de cette même séance de comité, elle a présenté le concept de recrutement pour les trois prochaines années: il n'y aura désormais plus d'action annuelle où les bons recruteurs ou bonnes recruteuses

sont mis particulièrement en avant, mais plutôt une action sur la durée, valable durant au moins les trois prochaines années. Cela devrait permettre aux recruteurs ou recruteuses occasionnel-le-s de réussir à obtenir certaines primes.

Un élément essentiel de cette nouvelle action réside en arrière-plan: le SEV désire mieux encadrer tous les membres ayant recruté de nouveaux membres.

Ceux-ci n'étaient jusqu'à présent pas enregistrés systématiquement ni forcément accompagnés. Ils seront désormais tous listés et contactés directement, et ceci également pour tout ce

qui concerne les recrutements des cinq dernières années.

Les chemins de fer restent intégrés

Le comité s'est ensuite penché sur la problématique de «l'organisation de l'infrastructure ferroviaire», à propos de laquelle le Conseil fédéral a lancé une consultation récemment. La coordinatrice politique du SEV, Daniela Lehmann, a expliqué que ce rapport a une longue histoire préalable et que le SEV s'est déjà prononcé à maintes reprises à ce sujet.

Une commission d'experts a tout d'abord été mise en place, sous la direction de l'ancien chef du Trafic Voyageurs des CFF, Paul Blumenthal. Durant l'audition devant cette commission, le SEV avait pu exprimer son avis, à savoir que les chemins de fer en Suisse doivent rester intégrés, infrastructure et exploitation réunis sous le

même toit. Le SEV s'était également exprimé contre la libéralisation de l'octroi des sillons et de l'infrastructure. Une première consultation avait alors suivi, avec une proposition de la commission d'experts de créer une structure en holding pour les grandes entreprises de chemins de fer. Le SEV s'était prononcé contre cette idée de holding et avait mis en garde contre la reprise anticipée de réglementations européennes même pas encore adoptées définitivement par Bruxelles. Entretemps, en effet, le quatrième paquet ferroviaire a été tellement affaibli que les chemins de fer intégrés sont tout à fait acceptés. Le Conseil fédéral a suivi la position du SEV et abandonne donc l'idée de modifier les structures des entreprises ferroviaires, ce que le SEV salue dans sa prise de position sur la consultation actuelle. Le syndicat juge éga-

**ENSEMBLE NOUS
SOMMES TOUJOURS
PLUS FORTS**

Recrute des collègues,
fais-les adhérer au
SEV et tu recevras
de nouvelles primes
attractives!



pas de moins !



Le SEV sait très bien qu'il faudra compter avec une suppression de plus de mille postes.

durée changent

lement positif la création d'un organisme de répartition des sillons étatiques et l'élargissement des compétences de l'actuelle commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer.

Ne pas exclure la publication

Le SEV refuse par contre une nouveauté qui vient d'apparaître dans la discussion: il a été proposé que l'Office fédéral des transports ne soit plus tenu de communiquer publiquement lors d'audits et autres rapports, pour ne pas nuire aux entreprises concernées. Pour le SEV, c'est justement le contraire qui prévaut: le fait de rendre publiques ces mesures de sécurité oblige les entreprises à se conformer aux réglementations. Le SEV est aussi sceptique face à l'extension des droits des passagers, car le personnel des trains craint des conséquences négatives.

Votation sur le deuxième tube: action prévue

Le SEV organise une journée d'action contre un deuxième tube au Gothard. Celle-ci aura lieu le 2 février 2016. Le comité a émis de premières idées sur la manière de défendre un non

le 28 février lors de la votation. Pour le SEV, il est essentiel de souligner que c'est le tunnel ferroviaire de base du Gothard qui est la solution aux soucis de trafic au Gothard et non pas la construction d'un deuxième tube.

Peter Moor/Hes

LE COMITÉ EN BREF

■ Stefan Giger, secrétaire général au SSP, a donné des informations sur l'état actuel des négociations Tisa. Il a appelé le SEV à soutenir activement l'opposition à ces accords, qui menacent d'importantes parties du service public.

■ Le comité a discuté des points forts 2016 lors d'une première lecture. Il adoptera ceux-ci définitivement en décembre.

■ Il n'y aura pas de journée de la jeunesse SEV en 2016,

puisque les deux dernières journées ont dû être annulées par manque d'inscriptions. On cherchera d'autres moyens de toucher les jeunes membres pour 2017.

■ Les modifications de l'ordonnance concernant l'enregistrement du temps de travail dans la Loi sur le travail touchent également les entreprises de transports publics. Le SEV examinera de manière approfondie l'impact sur le personnel.

ÉDITO

Il n'y a même pas deux ans que le peuple suisse a dit oui à FAIF, le financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Comme le nom l'indique, FAIF était lié à un programme de développement. Celui-ci tenait compte des pronostics en matière d'évolution du trafic, qui s'accordent tous sur le fait que le trafic va continuer à augmenter d'environ 30 % dans les prochaines décennies, et que cette augmentation touchera plus fortement le rail que la route.

«La protection contre le licenciement nous offre un immense soutien mais ne nous bloque pas pour autant.»

Giorgio Tuti, président SEV

On peut se demander quelle mouche a piqué les CFF, lorsqu'ils proclament à tout va qu'ils vont pouvoir effectuer leurs tâches à meilleur marché en 2030. Ils n'entendent pas par là qu'il y aura une croissance réduite, mais se fixent tout de même l'objectif de réduire les coûts de 20 %.

Bien sûr, la vie sera différente en 2030; une autre révolution digitale se prépare. Mais même en 2030, ni les individus, ni les marchandises ne seront transportés par wi-fi ou par fibre optique. Le transport reste une tâche importante, et les trains continueront à rouler sur des rails.

Nous accueillons donc les projets des CFF avec le plus grand scepticisme. Nous n'avons pourtant pas appelé à des protestations ou autres mesures de lutte dès l'annonce de ces projets, car nous voulons voir d'abord les résultats des analyses de McKinsey. On en saura davantage l'été prochain. Et nous verrons alors quels moyens nous devons utiliser. Nous allons utiliser ce temps à disposition pour nous y préparer au mieux.

Nous nous trouvons dans une situation particulière: beaucoup de nos organisations sœurs réagissent à de tels licenciements en exigeant un plan social, afin d'en atténuer les effets. Nous ne devons pas aller jusque-là, nous ne pouvons pas aller jusque-là! Nous avons la fameuse protection contre le licenciement, le « contrat social », qui va bien plus loin qu'un plan social, puisqu'il s'agit d'une garantie des places de travail. Même si nous avons permis un léger assouplissement avec la nouvelle CCT, la base reste la même: le personnel CFF soumis à la CCT ne peut pas être licencié en cas de réorganisation.

C'est une sécurité, un soutien important pour nous. Mais cela ne nous bloque pas pour autant. Nous sommes persuadés que les CFF ne pourront faire face à l'évolution du trafic qu'avec davantage et non pas moins de personnel. Nous sommes aussi prêts à lutter pour cela.

La tête dans le sable pétrolifère

«Les prévisions sont difficiles, surtout lorsqu'elles concernent l'avenir» disait joliment Pierre Dac. Sauf qu'il oubliait d'ajouter: les leçons données par les faits sont mal comprises, surtout quand elles concernent une réalité présente qui dérange.

Voyez le cas du pétrole, archétype des énergies fossiles. Il connaît depuis quelques années une évolution surprenante pour les politiciens et les opinions publiques; pour leur part les spécialistes la jugeaient peu vraisemblable. En bref, le marché du pétrole se rétracte. Après avoir tourné autour des 25 dollars le baril (159 litres) depuis les années 1980, les prix mondiaux ont brusquement passé la barre des 125 dollars en 2007 pour redescendre tout aussi vite et se situer, après quelques oscillations, autour de 50 dollars. La demande a fléchi, les stocks sont pleins à ras bord et nombre de sites de production travaillent à perte.

Pour des raisons de géopolitique énergétique, des pays soutiennent leurs producteurs de pétrole, de gaz, de charbon. Ce faisant, ils subventionnent «les serres de la planète», pour un montant total, certes en diminution depuis 2012, mais qui atteignait encore 493 milliards de dollars l'an dernier. Les plus gros subsides publics sont versés en Arabie saoudite, en Russie, au Brésil et aux Etats-Unis, le plus souvent à de grandes entreprises étatisées. Pour prendre la mesure de cette absurdité nuisible à l'environnement, il faut savoir que les soutiens aux énergies renouvelables, auxquels certains économistes reprochent de fausser la concurrence, atteignent tout juste 112 milliards de dollars, soit moins d'un quart des versements aux énergies pol-

luantes.

Les subventions publiques aux énergies fossiles ont bien sûr leurs défenseurs. A commencer par les bénéficiaires sur place: entreprises maintenues dans une zone de rentabilité relative, travailleurs dont l'emploi s'en trouve renforcé, sinon garanti. Ensuite, tous les gros consommateurs mondiaux, directs ou indirects, des compagnies aériennes et navales aux constructeurs d'automobiles en passant par les usagers industriels et commerciaux. Dans les pays froids en particulier, les ménages figurent au nombre des bénéficiaires, plus modestes évidemment.

Les gouvernements nationaux qui ont réduit leur dotation aux énergies fossiles l'ont fait le plus souvent au prix de leur popularité – et sans le moindre espoir de mettre fin à la corruption régnante. Les réactions ont été particulièrement vives en Inde et au Nigeria, entraînant de graves troubles sociaux.

Du 30 novembre au 11 décembre se tiendra à Paris la Conférence mondiale sur le climat. A l'ordre du jour figure logiquement la prise de mesures urgentes pour réduire les subventions publiques aux énergies fossiles. Présent et avenir obligent. Or, dans la réunion préparatoire qu'il vient de tenir en Turquie,

le G20, auquel appartiennent quelques pays gros producteurs d'hydrocarbures, a tout juste pris l'engagement de «rationaliser et lever progressivement à moyen

terme les subventions inefficaces».

Voilà qui annonce une option aberrante ou, pire, une forfaiture. Les défenseurs du climat croyaient tenir une proposition cohérente, raisonnable, économiquement viable et, socialement, d'autant plus acceptable que les subventions aux producteurs de pétrole bénéficient en premier lieu aux patrons des entreprises, plus rarement aux investisseurs.

Ainsi, la Conférence mondiale, censée lutter contre le changement climatique, envisage de tolérer, pendant un moyen terme qui pourrait bien s'étirer sur toute une génération, le subventionnement de l'une des causes de ce changement funeste. On ne met pas mieux la tête dans le sable, celui des grands champs de pétrole du monde.

Les gouvernements se mettent, une fois de plus hélas, en travers d'une évolution qu'ils devraient accompagner. L'Agence internationale de l'énergie a revu ses scénarios pour les 25 ans à venir. D'ici à 2040, le prix du baril pourrait remonter à 77 dollars seulement. A ce tarif, les constructeurs d'avions auront peut-être mis fin à leurs coûteux efforts pour développer des moteurs moins gourmands en kérosène. Inversement, Toyota, le plus gros producteur de véhicules du monde, aura drastiquement réduit la part de ses voitures roulant à l'essence ou au diesel, de 85% actuellement à zéro pour-cent en 2050.

La défense «officielle» du climat planétaire et de la vie sur terre devrait au moins tenir le rythme adopté par l'économie, à défaut de l'inciter à avancer dans le bon sens.

Yvette Jaggi



■ Arc lémanique

Négociations CCT tl-leb: un accord se dessine

*La mobilisation et la détermination du personnel tl-leb porte ses fruits. En effet, lors de la séance de négociations CCT du mercredi 4 novembre, la direction est venue avec une proposition sur le système salarial, qualifiée d'intéressante par la délégation SEV.

La direction doit encore forma-

liser et illustrer sa proposition de manière concrète.

Certes, il demeure des points ouverts tels que l'enclassement, la polyvalence, et les indemnités pour les collaborateurs en tours de service.

• Enclassement

Le SEV persiste à penser que le système d'enclassement utilisé par la direction ne valorise

pas suffisamment les formations initiales.

• Polyvalence

Le SEV est satisfait de la prime de polyvalence pour le M1, la polyvalence (exercer deux métiers) est une force pour l'entreprise et d'autres groupes d'activités devraient pouvoir la recevoir.

• Indemnités

Pour les employé-e-s en tours de service, du fait de la réorganisation de ces métiers, il est inopportun d'anticiper dans la CCT une situation qui mérite un traitement plus spécifique.

Ces obstacles ne paraissent pas insurmontables et «nous avons bon espoir de trouver une solution satisfaisante pour les deux parties lors de notre

prochaine séance de négociations qui aura lieu le 26 novembre, considère Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV. Nos membres jugeront de la valeur du résultat lors d'une votation générale. Nous organiserons sans doute une assemblée explicative au début du processus de consultation.»

vbo

■ Des services publics à la construction

Des milliers de personnes en grève partout en Suisse



Le personnel des services publics et celui de la construction se sont fortement mobilisés.



La semaine dernière, la Suisse a connu des grèves de la fonction publique et de la construction d'une rare ampleur ces dernières années. Trois jours de grève de la fonction publique à Genève du 10 au 12 novembre, avec le personnel de la construction le 11 novembre. La Cité de Calvin n'avait pas connu un tel mouvement depuis bien longtemps. Des dizaines de milliers de personnes ont manifesté pour défendre leurs conditions de travail. «Ce 11 novembre 2015 est un jour historique pour le mouvement syndical genevois. A l'appel du Cartel du personnel de l'Etat et du secteur subventionné ainsi que des syndicats SSP, SIT, Unia et Syna, infirmières, assistants sociaux, profs, maçons, grutiers ou encore ferrailleurs, en grève, défilent côte à côte pour lutter contre le démantèlement de leurs conditions de travail et la précarité», indiquent les syn-

dicats. Les manifestations de la construction ont été suivies dans tout le pays par plus de 10 000 maçons pour demander une meilleure convention nationale.

A Genève, le gouvernement prévoit d'augmenter de 5% le temps de travail de plusieurs milliers de personnes, sans compensation, de faciliter les licenciements, de geler les embauches. Le Grand Conseil a voté la loi du PLR dite du «Personnel stop» vendredi soir. Le référendum est déjà annoncé. L'augmentation du temps de travail de 40h à 42h sera débattue lors de la prochaine session dans le cadre du budget. Le mouvement de grève a été mis en suspens jusqu'au 1^{er} décembre. En attendant, d'autres mesures sont en préparation. Les mesures d'austérité, si elles passent la rampe, fragiliseront les conditions de travail de milliers de salariés des secteurs privés. A Fribourg, ce

sont un demi-millier de personnes qui sont descendues dans la rue le 13 novembre pour s'opposer à la cure d'austérité du Conseil d'Etat. **vbo**

TPG

Action 5 minutes aux terminus

Le 5 novembre dernier, les conducteurs et les conductrices des TPG ont observé 5 minutes aux terminus en signe de protestation contre leurs horaires: «Nous sommes parvenus à démontrer qu'en permettant aux conducteurs de prendre leurs cinq minutes de pause et en fixant leur parcours sur des fréquences plutôt que sur des horaires, le trafic n'est pas perturbé», souligne Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV.

À LA SAUCE BOLÒ

Il y a un an, la grève historique aux tpg

Il y a un an exactement, le 19 novembre 2014, le personnel des tpg décidait de faire grève. Pas un bus, pas un tram ne sortira des dépôts, pas un outil ne quittera sa caisse. Il y a un an, cette mobilisation exemplaire débouchait sur un accord, dont l'application peine encore à se réaliser, notamment sur la question des horaires et des battements aux terminus. Preuve que tout n'est pas rose: les collègues de la conduite ont mené une action de protestation le 5 novembre, jour où ils et elles ont observé 5 minutes de pause en fin de parcours pour souffler, s'étirer, passer aux WC, remettre les idées en place après un trajet où des accidents ont pu être évités.

Un an après cette grève historique qui aura paralysé la cité de Calvin, le personnel des services publics – hormis les tpg – se sont arrêtés trois jours durant, coïncidant le 11 novembre avec la mobilisation des maçons pour une meilleure convention nationale dans la construction. Des dizaines de milliers de personnes ont fait grève à Genève la semaine dernière pour s'opposer notamment à un blocage de l'embauche, à une hausse du temps de travail de 40 à 42 heures sans compensation salariale, à un gel des hausses salariales.

Vendredi soir, un demi-millier de personnes ont gagné la rue à Fribourg pour dire tout le bien qu'il pense de la cure d'amaigrissement concoctée par le Conseil d'Etat.

Ces mobilisations et ces grèves se succèdent à un rythme des plus marqués, au gré des attaques toujours plus brutales et sournoises que les gouvernements mettent sur pied contre le service public. Avec en toile de fond, ce discours martelé depuis des décennies: «Dans le public, ils glanent. Y a du gras». Et pourtant, les mêmes qui adorent verser leur fiel se lamentent dès que ledit service public n'offre pas les prestations à la hauteur de leurs espérances...

Ce combat légitime de défense des prestations publiques est rendu plus compliqué dans un contexte conjoncturel difficile où certains pans de l'économie souffrent. Mais loin de l'indécence dénoncée par des plumitifs jouant le personnel du privé contre les «privilegiés» du public – quand ils n'en oublient pas volontiers d'en relayer les arguments –, la contestation de ces dernières années remet l'église au milieu du village. Ou plutôt vient rafraîchir la mémoire de ceux qui ont contribué à vider les caisses publiques à coups de cadeaux fiscaux – au-delà de l'indécence – pour une minorité d'entreprises bien portantes et de contribuables pouvant se permettre de vivre sereinement grâce aux fruits de l'optimisation et de la fraude fiscale.

Ce message doit être répété, martelé. Les grèves et les manifestations en sont l'expression. Il doit aussi prendre d'autres formes pour l'ancrer durablement. Un travail sur la durée, pas à pas.



Les collègues soutiennent les collègues: les CFF misent sur des « Peers » dans les cas d'urgence



Paul Künzler, chef de CFF Care.

« Ils se sentent ainsi considérés et estimés »

CFF Care existe depuis 2013 et offre l'aide psychologique d'urgence aux collaborateurs, aux clients et à leurs proches lors d'événements traumatisants comme des accidents, des suicides ou des actes de violence. Quelques professionnels y sont engagés, mais 350 volontaires y travaillent également, pour les CFF et les autres chemins de fer. Discussion avec le responsable, Paul Künzler.

■ **contact.sev:** Quelles catégories professionnelles sont le plus touchées par les agressions?

Paul Künzler: Sans doute le personnel des trains mais désormais aussi les mécaniciens de locomotive et le personnel d'elvetino. En ce qui concerne le personnel des guichets, il n'y a eu l'année dernière que deux ou trois attaques à déplorer bien que les guichets ne soient pas protégés. Pour la Police des transports ou Securitrans, on peut dire que les agressions physiques font presque partie du job.

■ **Vous encadrez aussi la Police des transports?**

Non, mais c'est en route. A partir du 1^{er} janvier 2016, nous encadrerons aussi elvetino. Lorsque nous avons démarré début 2013 avec l'organisation

actuelle, nous avons commencé expressément d'abord avec le personnel des locomotives en raison des accidents de personnes puis, en juin 2013, nous avons inclus le personnel des trains à cause des voies de fait. Nous sommes actuellement en train de mettre sur pied le soutien pour Infrastructure et Maintenance en raison des accidents de travail. Nous sommes une petite organisation avec 4,6 postes à la centrale, c'est pourquoi nous avons procédé par étapes.

■ **Combien de collaborateurs sont encadrés chaque année par CFF Care en raison d'agressions?**

Notre domaine principal est les accidents, pas les agressions. Cette année, à fin octobre, près de 50 agressions nous ont été signalées.

■ **A combien estimez-vous les cas d'agressions non signalés parce que, par exemple, les agents de train préfèrent se taire par peur d'être plus critiqués que soutenus par leurs supérieurs?**

Je pense qu'il s'agit plutôt de cas isolés et que les cas vraiment graves nous sont quand même signalés, par exemple via la Police des transports.

■ **Comment fonctionne l'encadrement par CFF Care?**

La prise en charge initiale n'est pas de notre ressort mais de celui des supérieurs hiérarchiques qui ont reçu une formation sur la prévention. Ils doivent obligatoirement nous annoncer certains événements qui peuvent causer des syndromes de stress post-traumatiques. En font partie les «voies de fait» avec contact corporel, même s'il ne s'agit que d'une simple bousculade. Par contre, en cas d'«agressions» verbales, nous laissons les supérieurs décider lors d'un entretien avec les victimes si ces dernières ont besoin d'un encadrement. Les paroles à elles seules peuvent être terribles et il y a des gens qui les prennent de façon plus personnelle que d'autres.

■ **Combien de temps dure la formation sur la prévention pour les supérieurs hiérarchiques?**

Pour un chef du personnel des locomotives par exemple, elle dure un jour et demi, pour un responsable de la vente, deux à trois heures.

■ **Concernant l'unité d'affaires Gestion du trafic voyageurs, votre formulaire d'annonce (voir illustration) mentionne aussi les «menaces» comme événements qui doivent être obligatoirement annoncés. Qu'entendez-vous par là?**

Il s'agit de menaces avec une arme, par exemple un couteau ou un autre objet.

■ **Concrètement, comment fonctionne la prise en charge initiale par les supérieurs hiérarchiques?**

Les supérieurs téléphonent aux personnes concernées ou se rendent directement sur place selon l'unité d'affaires. En règle générale, le personnel des trains procède par téléphone pour la prise en charge initiale d'une voie de fait. Si les supérieurs hiérarchiques constatent qu'il s'agit d'un cas très lourd, ils peuvent demander une aide d'urgence chez nous via notre numéro de téléphone. Cela se passe dans 10 à 15 % des cas. Jusqu'à ce que quelqu'un d'entre nous soit sur place, cela peut durer une bonne heure selon le lieu et la disponibilité du personnel de piquet. Si un cas nous est signalé après une prise en charge initiale, nous cherchons parmi nos collabora-

teurs bénévoles un «peer», soit un collègue travaillant dans le même domaine que la victime, pour la prise en charge ultérieure. Lors du premier contact, le chef de la victime dit à cette dernière que nous la contacterons le jour suivant. Pour nous, attendre un jour fait partie de la norme car immédiatement après un événement, la plupart des gens fonctionnent encore normalement. Le jour suivant, lorsque l'excitation est retombée et qu'on a laissé passer une nuit, on peut mieux juger de la situation: est-ce qu'on a fait un cauchemar? Est-ce qu'on se sent dépressif?

■ **Comment se passe la prise de contact avec les «peers»?**

Par téléphone dans 80 à 85 % des cas. Les personnes concernées décident elles-mêmes du soutien qu'elles désirent recevoir. Certaines disent: «C'est super que vous ayez pensé à moi mais je vais très bien, je n'ai pas besoin d'un entretien.» Mais là aussi, nous convenons avec elles d'un deuxième entretien quelques jours après l'événement pour leur redemander comment elles vont avant de boucler le cas. D'autres personnes ne cessent de parler. Nous leur fixons un deuxième rendez-vous et peut-être un autre entretien. Le premier entretien téléphonique dure parfois trois quarts d'heure et le bénéficiaire trouve néanmoins, après



Processus de base de l'aide psychologique par CFF Care.

Annonce d'événement P-VM	
cocher SVP	envoyer à
Accident de personne	Supérieur-e et care@sbb.ch
Déraillement et accident ayant des répercussions sur l'exploitation	
Menace	
Acte de violence	
Autre	Supérieur-e
Agression à l'encontre du personnel	
Urgence médicale dans un train (avec appel d'une ambulance), prise en charge de personnes blessées	
Collision avec de grands animaux	
Incendie dans un train	
Panne de train, immobilisation d'un train en pleine voie: évacuation ou train bloqué durant 30 minutes ou moins	

Exemple d'un formulaire d'annonce (extrait).



Paul Künzler: « Immédiatement après un événement, la plupart des gens fonctionnent encore normalement... »

coup, qu'il n'a reçu aucun encadrement... La prise en charge ultérieure dure quatre à six semaines au maximum. Ensuite commence la période d'évaluation lors de laquelle les supérieurs hiérarchiques entrent de nouveau en jeu, par exemple lorsque quelqu'un ne peut plus travailler la nuit ou a besoin d'une thérapie.

■ La Suva prend-elle en charge les coûts?

Pour les mécaniciens de locomotive, après des accidents de personnes, la Suva paie en général les thérapies. Mais à ma connaissance, pour le personnel des trains, ce n'est pas (encore) la règle après des voies de fait. Lorsqu'il n'y a pas eu de contact corporel, la Suva refuse d'entrer en matière. Cela n'est pas de notre ressort mais de celui du management de la santé.

■ Donc, après la prise en charge ultérieure, CFF Care boucle les cas?

Oui, notre contribution à l'aide d'urgence psychologique prend alors fin. Au besoin, nous cherchons encore pour les personnes concernées une place de thérapie et collaborons le cas échéant avec le management de la santé au travail, le service social ou le service du personnel (RH).

■ Mais il y a des collaborateurs qui doivent poursuivre leur thérapie?

Oui, cela se complique lorsque par exemple un agent de train subit une agression pour la x^e fois. Nous avons un bon contact avec des professionnels dans toute la Suisse, mais les personnes concernées sont libres de choisir d'autres thérapeutes. Nous n'émettons que des recommandations. Nous ne décidons pas non plus que quelqu'un doit arrêter de travailler: aux CFF, c'est à l'unité Diagnostic de le faire.

■ Qu'est-ce qui pèse le plus sur les victimes de violence?

La crainte que ça se reproduise. Elles ont aussi d'autres peurs et parfois un sentiment de culpabilité. Mais les réactions individuelles sont très différentes.

■ Votre encadrement a-t-il en général les effets escomptés? Y a-t-il beaucoup de victimes de violence qui, malgré un encadrement, ne peuvent pas surmonter leur traumatisme et qui se voient forcées de changer de profession?

Je n'ai connaissance que de très peu de cas semblables et certaines de ces personnes étaient déjà avant malheureuses dans leur profession. Comme nous n'avons commencé nos activités

que début 2013, notre base de données est encore petite. Aussi au niveau mondial, il n'y a que peu de chiffres rendant compte du succès attribué à la psychologie d'urgence. Il nous est donc difficile de prouver que notre travail justifie nos coûts. Mais on fait toujours plus souvent appel à nous, ce qui montre qu'on croit en nous. Beaucoup de victimes considèrent notre encadrement

« Les victimes préfèrent parler avec des collègues qu'avec leurs chefs de ce qu'elles ont vécu. »

aussi comme une marque d'estime et sont reconnaissantes de pouvoir parler à quelqu'un d'autre qu'à leurs chefs. Même si ces derniers n'aiment pas trop entendre cela, les victimes préfèrent parler avec des collègues de ce qu'elles ont vécu qu'avec eux. Et par rapport à leurs proches, les collègues ont l'avantage de connaître l'environnement du travail. Je trouve que notre organisation, constituée de «peers» bénévoles, est idéale pour aider des gens à surmonter un traumatisme. Les cas les plus lourds sont encadrés par nos psychologues d'urgence ou nous les dirigeons vers des spécialistes.

■ Y a-t-il des victimes de violence qui préfèrent renoncer à un encadrement?

Seuls 5% ne veulent même pas avoir un premier entretien

téléphonique. Et nous respectons ces choix.

■ Selon le caractère, il est peut-être préférable de refouler et d'oublier l'agression au lieu d'en parler?

Non, du point de vue psychologique, ce n'est clairement pas le cas sauf si, durant des années, on ne parlerait que de ça. Il existe aussi des thérapies

lors desquelles on parle peu mais on travaille plus avec le corps ou, par exemple, on privilégie la peinture.

■ Quel comportement recommandez-vous aux vendeurs aux guichets lorsqu'ils sont confrontés à des clients très agressifs?

De garder leur calme. Mais les personnes vraiment compétentes pour faire des recommandations sont les spécialistes de la sécurité publique et de la sécurité au travail. Il existe aussi de nombreuses formations sur le sujet.

■ Encadrez-vous aussi des usagers des chemins de fer?

Pas en cas de violence entre usagers mais lors d'accidents ferroviaires ou d'accidents de personnes, en collaboration

avec les services d'urgences et le care team des cantons.

■ Collaborez-vous avec d'autres entreprises ferroviaires?

Actuellement avec CFF Cargo International, Thurbo, TILO, Zentralbahn et BLS. Mais elles ne font pas toujours usage de notre offre complète. Avec le BLS par exemple, nous n'avons qu'un contrat en cas d'événements majeurs.

Interview: Markus Fischer/mjj

BIO

Paul Künzler, 55 ans, a grandi dans la région zurichoise. Après avoir été contrôleur puis chef de train, il travaille, en plus, dès 2001, à 50 % dans une agence de voyage. Il devient responsable d'équipe Operating à Romanshorn et Rorschach en 2005, puis en 2008 responsable du management des événements et services à Winterthur. Dès fin 2011, il dirige le Groupe Care et met en route l'organisation actuelle. Il est deux fois grand-papa et habite avec sa compagne actuelle à Neuenegg. Ses loisirs: randonnée, voyages, entraîneur de foot (jusqu'à la ligue nationale A féminine, où ses deux filles ont joué).

Journée de la migration

«En fait, nous voulions rentrer»

La Journée de la Migration du SEV a attiré une cinquantaine de personnes le 7 novembre à Olten, dans l'hôtel du même nom. Une journée dont la thématique est d'actualité pour les migrant-e-s: «En fait nous voulions rentrer», soit la traduction du titre du documentaire du réalisateur Yusuf Yesilöz «Eigentlich wollten wir zurückkehren».

Un documentaire sous-titré en français et en allemand, diffusé justement en matinée et qui a lancé les discussions. Les italophones bénéficiaient de la traduction simultanée.

A travers les témoignages de trois couples de migrants originaires de Turquie et des Balkans, le réalisateur d'origine kurde met le doigt sur une réalité qui touche en premier lieu les migrant-e-s de la première génération arrivé-e-s à la retraite. Rester ou partir? Ou faire un peu des deux. Dans le documentaire justement, on apprend qu'un tiers d'entre eux retourne dans son pays d'origine, un tiers reste en



Arne Hegland remet un canif bien suisse à Yusuf Yesilöz.

Suisse – mais ce chiffre est en augmentation – et un tiers effectue des allers-retours réguliers. Par ces témoignages, le réalisateur a mis en exergue les questionnements de ces migrants: pour les uns, le pays natal n'est plus vraiment leur tout en estimant être encore considérés comme des étrangers en Suisse. Pour d'autres, au contraire, ils ont leurs habitudes dans leur village natal mais leurs enfants et leurs petits-enfants sont en Suisse et n'ont guère d'attaches avec la terre de leurs parents. Et il y

a ces couples où le mari et l'épouse n'ont pas le même point de vue sur le lieu de la retraite...

Au terme du documentaire, questionné par le secrétaire syndical responsable de la Commission migration Arne Hegland, mais aussi par les participant-e-s, le réalisateur estime «qu'il peut y avoir plusieurs pays d'origine». Concernant son identité, il a dit se sentir un citoyen du monde et être dérangé qu'on le considère comme un étranger en Suisse alors qu'il y vit depuis

28 ans et qu'il est double national...

Il a aussi évoqué cette rencontre lors de son tournage en Macédoine de cet ancien de la Lufthansa qui avait fait le choix de retourner au pays et qui portait souvent son uniforme de travailleur. «Il était regardé de travers avec ses habits d'Occidental. Il n'est pas resté longtemps. Il est retourné en Allemagne.»

Au fait, que faire sur le plan syndical? «Il est important que les migrant-e-s aient des contacts en dehors des concii-

toyens du pays d'origine. L'employeur devrait libérer ses employé-e-s pour apprendre la langue du pays d'accueil. Apprendre le soir après des journées de travail, qui en a encore l'énergie?», a-t-il questionné.

Pour le remercier de sa présence, Arne Hegland a offert à Yusuf Yesilöz quelques petits cadeaux symboliques: un canif bien suisse, un stylo pour poursuivre l'écriture de ses romans et... un fromage turc, le Gazi, qui a plu à notre homme: «Bon, j'ai appris que l'entreprise qui le produit est espagnole...» La prochaine Journée de la migration aura lieu le samedi 5 novembre 2016.

Vivian Bologna

LE MOT DU PRÉSIDENT

Le président du SEV Giorgio Tuti n'a pas manqué de rappeler le contexte politique, social et syndical dans lequel nous évoluons:

«Le Conseil des Etats avait décidé d'une hausse des rentes AVS. Après 20 ans de stagnation. Mais c'était avant le 18 octobre lorsque la peur et le populisme de l'UDC ont gagné.» Cette peur de l'étranger doit être combattue avec force.

En tant que syndicat, a-t-il rappelé, «nous devons, à n'en pas douter, être davantage dans la rue et sur le terrain et combattre les dégradations dans les assurances sociales».

Le démantèlement des services publics est en marche. «On l'a vu avec l'annonce de La Poste qui coupe dans les prestations et avec les CFF qui viennent d'annoncer une immense réorganisation juste après le 18 octobre. Et ce n'est guère un hasard. C'est le signe que quelque chose a déjà commencé à changer.»

ATELIERS DE L'APRÈS-MIDI

«Les facteurs économiques sont plus importants que les émotions»

Après un repas de midi empreint de saveurs helvétiques, turques et balkaniques, les participant-e-s ont travaillé au sein de cinq groupes où la question du retour était abordée sous l'angle des générations, de la patrie, des motivations au retour, des facteurs économiques, des relations politiques. Dans le groupe dédié aux différences entre générations, c'est notamment la perte culturelle et linguistique qui a été mise en avant en cas de retour dans le pays natal car la transmission culturelle entre

les générations est jugée fondamentale pour la 3^e génération. Le retour des migrants de 1^{ère} génération est aussi vu comme une migration solitaire. Les facteurs politiques d'ici et du pays natal ont bien évidemment un rôle important dans la prise de décision: les problèmes ethniques/politiques qui ont poussé à l'exil; les droits politiques en Suisse et dans le pays d'origine; et du point de vue syndical le droit de grève moindre en Suisse. Sans surprise, les facteurs économiques pèsent lourd

dans la balance: le standard de vie en Suisse, mais aussi le niveau de vie dans le pays natal, notamment à la retraite. La qualité du système de santé, de la prévoyance sociale et des assurances sociales jouent un rôle non négligeable, sans oublier évidemment que les facteurs économiques comptent souvent plus que les émotions. «Peut-on se permettre financièrement de rentrer au pays?» Le dernier atelier était consacré aux motivations au retour, respectivement au fait

de rester: si le pays est limitrophe de la Suisse, il sera plus simple de rester car les trajets permettent de s'y rendre facilement. De même si l'on parle la langue du pays d'accueil. Ceux qui ont émigré avant 35 ans auront passé plus de temps dans le pays d'accueil. Ils auront tendance à rester en Suisse. Enfin, si la famille est restée au pays d'origine, ça pourrait être une raison d'y retourner. La votation du 9 février 2014 pousse nombre de migrant-e-s à se demander: «Suis-je encore le ou la bienvenu-e?»

VPT MBC

Satisfaction du côté des MBC

On a plutôt le sourire du côté des MBC actuellement. En effet, les négociations CCT se déroulent bien et quelques succès sont d'ores et déjà en très bonne route.

Stéphane Chevalier, président de la section MBC, est satisfait de la tournure des choses, après des négociations CCT avortées en fin d'année dernière. Après quelques rondes de négociations, des résultats concrets sont déjà connus: «On a pu garder les acquis qu'on voulait nous supprimer au départ. On a même pu obtenir des choses en plus», explique Chevalier. «Les primes de fidélité sont maintenues et même améliorées. Et le direc-



Une des nouvelles rames qui circuleront, à partir du 15 décembre, sur les tronçons Morges-Bière et Apples-L'Isle à une cadence augmentée, soit toutes les demi-heures. Elle a été inaugurée le 25 octobre à l'occasion du 120^e anniversaire du MBC. Une bonne CCT et du nouveau matériel roulant, tout va bien au MBC!

teur s'est engagé à ce qu'il n'y ait pas de salaire au mérite, ce qui est une très bonne chose pour nous. Ensuite, au niveau salarial, nous obtenons une légère amélioration mais nous devons en revanche augmenter quelque peu notre productivité, ce qui est selon moi un bon deal.»

La section a également pu obtenir l'annualisation du temps de travail.

Il reste désormais deux rondes de négociations pour discuter du salaire en cas de maladie et des grilles salariales. Le tout devrait ensuite être validé lors de l'assemblée d'automne, fixée le mardi 8 décembre à Tolochenaz.

Après une année 2014 un peu mouvementée, la section MBC retrouve donc une certaine sérénité. **Henriette Schaffter**

La Commission du Conseil national à côté des besoins de la population

Pas d'analyse sérieuse

Sans se préoccuper de l'inquiétude de nombreux retraité-e-s, la Commission de la sécurité sociale et de la santé publique du Conseil national (CSSS-N) a rejeté, sans analyse sérieuse de la situation, l'initiative AVSplus et, par conséquent, la hausse de toute urgence nécessaire des rentes AVS.

Sa majorité ne tient pas compte du fait que le niveau des rentes des 1^{er} et 2^e piliers des personnes à bas ou moyens revenus est aujourd'hui insuffisant, notamment pour beaucoup de femmes. Elle refuse de voir que les rentes AVS sont toujours plus à la traîne des salaires et que des dégradations des prestations s'annoncent dans le 2^e pilier

dans un avenir prévisible. Le renforcement de l'AVS est donc la voie royale pour arriver à un niveau des rentes qui soit décent. Si l'on n'améliore pas l'AVS, demain, toujours plus de retraité-e-s dépendront des prestations complémentaires (PC). Les personnes qui, à cause de salaires bas, de travail à temps partiel ou d'interruptions de carrière, ne feront pas de grandes affaires avec leur 2^e pilier, sont dans une situation précaire. Comme elles n'ont pu accumuler qu'un modeste avoir de vieillesse, elles ne toucheront qu'une petite rente du 2^e pilier. C'est surtout vrai pour les femmes, mais aussi pour les travailleurs et travailleuses âgés qui ont de la peine à se maintenir sur le marché du travail. Mais les salariés-e-s qui ont eu une carrière professionnelle normale ne roulent de loin pas non plus sur l'or. Par exemple, un bou-

langier dont le dernier salaire se montait à environ 5 500 francs doit se contenter, une fois à la retraite, de rentes (1^{er} et 2^e piliers) représentant un peu plus de 3 000 francs. Ainsi, le mandat constitutionnel selon lequel les rentes des 1^{er} et 2^e piliers doivent permettre de «maintenir de manière appropriée son niveau de vie antérieur» n'est pas rempli.

200 francs = soulagement

La rente AVS est la principale source de revenu pour la majorité des retraité-e-s. Pour eux, avoir 200 francs de plus par mois dans le porte-monnaie (350 pour les couples) représente un grand soulagement. De plus, augmenter les rentes AVS est une mesure bien plus efficace que gonfler le 2^e pilier. L'adaptation, attendue depuis trop longtemps, des rentes AVS aux salaires réels pourra également être financée. Les 4,1 milliards de francs que cela devrait coûter pour-

ront être couverts avec un prélèvement de 0,8% sur les salaires; cela, d'autant plus que les cotisations salariales n'ont jamais été augmentées depuis 1975, contrairement aux pourcents prélevés sur les salaires pour le 2^e pilier, qui se montent désormais en moyenne à plus de 18%. Dire que la hausse des pourcents de salaires destinés à l'AVS nuira à l'économie, est donc un mensonge. Si le Conseil national devait aussi ignorer les signes du temps, l'USS et ses partenaires mettraient tout en œuvre, dans une campagne de votation intense, pour qu'il n'y ait pas toujours plus de personnes dépendant des PC et qu'après des années de stagnation, les rentes bénéficient enfin à nouveau d'une amélioration notable. Ce qui sera déterminant pour les citoyens, c'est le montant de la rente auquel ils pourront s'attendre une fois à la retraite. **uss**

EN VITESSE

Elections suite – et fin

■ Le deuxième tour des élections fédérales a eu lieu le week-end dernier dans plusieurs cantons. Il a permis à Paul Rechsteiner (PS/SG) de conserver son siège au Conseil des Etats et à Robert Zanetti (PS/SO) de conserver le sien. Les deux ont gagné, avec de très bons scores, l'élection contre un adversaire UDC. Une semaine auparavant, c'est Christian Levrat (PS/FR), Géraldine Savary (PS/VD), Robert Cramer (Verts/GE) et Liliane Maury Pasquier (PS/GE) qui parvenaient facilement à conserver leurs sièges. Dans le canton de Vaud, la gauche a toutefois perdu des plumes vu que le sortant écologiste Luc Recordon a perdu son siège au profit d'Olivier Français (PLR/VD), qui a profité des voix UDC même si le parti ne lui avait pas apporté officiellement son soutien. Des ténors du parti ont toutefois appelé à l'élire pour éviter que le duo Recordon/Savary ne l'emporte.

Un éventuel doublement du Gothard pourrait compromettre le transfert de la route au rail

«Un oui du peuple suisse au 2e tube du Gothard engendrerait une hausse du trafic routier en Europe avec des conséquences facilement imaginables sur les autoroutes suisses et tessinoises»

Etude de l'association Railvalley



Gothard: transfert sur le rail au lieu d'un 2^e tube

La bataille sur le doublement du tunnel autoroutier du Gothard a commencé. Le peuple ne se prononcera que le 28 février prochain. La conseillère fédérale Doris Leuthard, partisane de ce 2^e tube, a insisté sur la nécessité de maintenir une liaison routière. Un groupe indépendant d'ingénieurs et de spécialistes a montré par une étude la pertinence d'une alternative par le rail. Elle donnerait une impulsion décisive au transfert de la route au rail du trafic poids lourds, améliorant de fait la sécurité routière.

La crédibilité des membres de ce groupe ne se discute pas, vu qu'ils sont tous des ingénieurs spécialisés du domaine au bénéfice de nombreuses années d'expérience. On trouve parmi eux l'émérite professeur de l'EPFZ Jost Wichser, qui avait contribué à la réalisation du transfert vers le rail au tunnel de la Vereina. Mais aussi Ruedi Sturzenegger, ex-directeur Exploitation CFF. Leurs conclusions sont extrêmement claires: le rail a la capacité suffisante pour absorber tout le trafic durant l'assainissement et la fermeture du tunnel autoroutier.

Près de 2 milliards d'économies
Ce scénario permettrait d'économiser 1,8 milliard de francs et de terminer les travaux neuf ans avant. Ces conclusions ont été présentées en conférence de presse le 3 septembre à Berne (cf. *contact.sev* 15/15) et sont illustrées sur le site www.sanierenohneverlieren.ch (assainir sans pertes).

Actuellement, le trafic moyen au Gothard est de 15 200 voitures par jour et de 23 600 lors des jours de pointe. Après 2020, avec les tunnels de base du Gothard et du Ceneri et un

train toutes les 30 minutes, ces chiffres baisseront car les trains seront non seulement plus nombreux, mais aussi plus fréquents (¾ d'heure de moins entre Zurich et Lugano).

L'exemple du Lötschberg

On a déjà un exemple de ce qui est possible entre le canton de Berne et le Valais avec le Lötschberg. Pour absorber ce trafic, il y aura l'actuel tunnel ferroviaire du Gothard où ne circulera plus qu'un seul train par heure dans chaque direction dès l'ouverture du tunnel

de base. Une offre de ferroviaire comme au Lötschberg ou à la Vereina permettrait le transit d'un maximum de 31 000 autos par jour, grâce à des trains pouvant transporter 100 voitures à une cadence de 7,5 minutes. En dehors des heures de pointe, prévaudrait la fréquence au quart d'heure. La capacité horaire serait donc la même qu'aujourd'hui sur la route. Les voitures seraient transportées gratuitement. Cela nécessiterait huit compositions qui pourraient être utilisées par exemple sur l'axe Lötschberg-

Simplon après l'assainissement du Gothard, vu que les trains de l'axe berno-valaisan devront être remplacés ces prochaines années.

Deux chaussées roulantes pour le trafic poids lourds

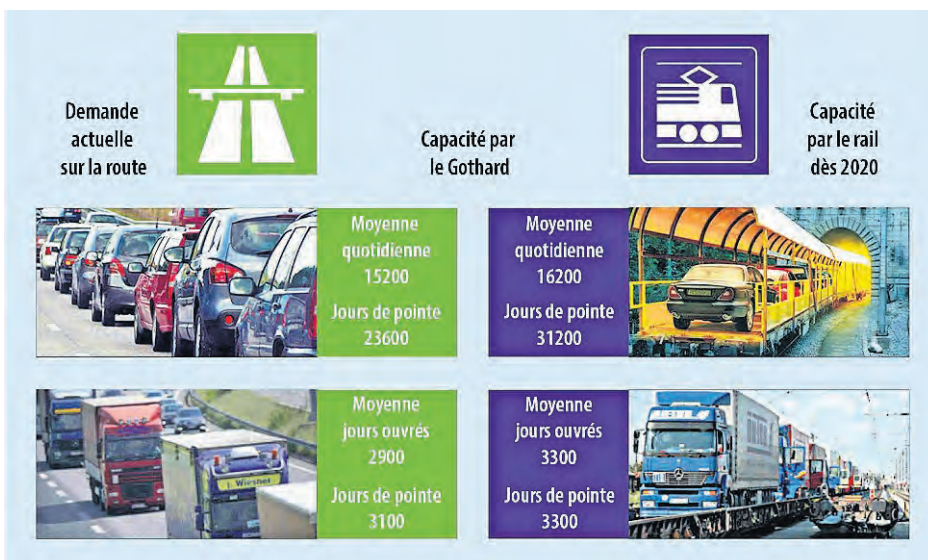
En 2014, il y a eu 1,033 million de poids lourds en transit sur la route, dont 800 000 sur l'axe du Gothard.

Avec le nouveau tunnel de base, deux trains voyageurs et huit trains marchandises peuvent circuler chaque heure et dans chaque direction.

Les premières années, la demande ne devrait pas dépasser 3 à 5 trains/heure et par direction, laissant ainsi de la place pour la proposition du groupe d'experts prévoyant une chaussée roulante courte avec deux trains par heure et par direction pouvant transporter jusqu'à 30 camions chacun. Cette chaussée roulante courte entre les deux portails du tunnel de base devrait principalement être utile au trafic interne. Le prix du transport devrait être fixé de sorte à correspondre à l'économie que réalisent les camions qui n'utiliseraient pas le tronçon autoroutier de montagne.

Pour le trafic de transit, la proposition prévoit une chaussée roulante longue avec un train par heure et par direction entre Bâle et la région de Chiasso, rendue possible par le corridor 4 mètres sur l'axe du Gothard. Cette chaussée roulante longue pourra être opérationnelle même après l'assainissement du tunnel autoroutier du Gothard et ses coûts peuvent être couverts par les subsides de la Confédération en faveur du trafic combiné.

Avec cette offre mise en place 17 heures chaque jour ouvré, il



La capacité sur rail est plus efficace pour relier le sud et le nord des Alpes même pendant l'assainissement du tunnel autoroutier.



La Suisse a déjà investi énormément dans la nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes et doit en profiter au mieux (ici la bretelle au sud de Biasca).

Une étude tessinoise relève quelques bizarreries de l'assainissement avec un 2^e tube autoroutier

Gothard de luxe

Une étude récente de l'association Railvalley a comparé les travaux d'assainissement actuellement en cours dans le tunnel de l'Arlberg et ceux prévus au Gothard.

Les deux tunnels sont très semblables: entrées en fonction respectivement en 1979 et 1980, d'une longueur de 15,5 km et de 16,9 km, ils sont les deux bidirectionnels et les deux doivent être assainis.

Procédures et coûts différents

Les différences entre les deux projets d'assainissements sont énormes, à tel point que les coûts prévus pour l'Arlberg ne sont «que» de 160 millions de francs contre les 750 millions pour le tunnel autoroutier du Gothard (auxquels il faut ajouter les quelque 2 milliards pour la construction du 2^e tube). Selon Railvalley, cette différence provient du fait qu'en Autriche on s'en tient à l'assainissement des infra-

structures jugées adaptées et correspondant aux standards légaux prévus pour les tunnels existants.

Au Gothard, on applique les directives prévues pour les nouveaux tunnels. En particulier, le projet d'assainissement du Gothard prévoit d'augmenter la hauteur du tunnel de 4,5 à 4,8 mètres. En outre, les pentes latérales passeraient de 2 à 2,5 %, augmentant ainsi la dénivellation entre le centre et les côtés de 4 cm en refaisant la chaussée. Enfin, les bas-côtés seraient élargis de 70 cm à 1 mètre. Le président de Railvalley, Peter Krebs, précise que la hauteur actuelle de 4,5 mètres n'a jamais posé de problèmes et que les 30 centimètres supplémentaires n'apporteraient pas d'améliorations notoires sur le plan de la ventilation, ni ne permettraient de respecter les normes des nouveaux tunnels (5,2 mètres de hauteur). La pente de 2,5 % permet d'améliorer l'évacuation des eaux en cas de précipitations abondantes pourtant absentes des tunnels.

Le rapport du Conseil fédéral n'apporte aucune explication à l'élargissement des bas-côtés. Si le tunnel du Gothard était assaini selon les mêmes critères que celui de l'Arlberg, la très grande majorité des travaux pourrait se dérouler la nuit en laissant une voie ouverte au trafic et en alternant le transit avec des délais d'attente maximaux de 30 minutes et avec un budget de 250 millions de francs. Ainsi, on éviterait tous les inconvénients d'une fermeture prolongée du tunnel (*ndlr: il est possible qu'ainsi tous les arguments principaux en faveur du 2^e tube tombent à l'eau*).

Doublement du Gothard et transfert de la route au rail

Le dernier paragraphe de l'étude est aussi significatif. Le voici in extenso: «L'Autriche, comme la Suisse, est le seul pays européen qui s'engage activement pour une politique de transfert de la route au rail. L'Autriche, avec l'Italie et grâce aux financements européens, est en train de construire le

tunnel ferroviaire de base du Brenner d'une longueur de 55 km. Les travaux qui ont débuté en 2007 se déroulent comme prévu et devraient être terminés à l'horizon 2025. L'Autriche, pays alpin comme la Suisse, est très intéressée et investit énormément dans le transfert de la route au rail. Au sein de la majorité des pays européens, où les larges plaines prédominent et où il est moins problématique de réaliser des autoroutes, le transfert de la route au rail n'a jamais suscité l'enthousiasme. La votation du peuple suisse sur le doublement du tunnel routier du Gothard sera assurément suivie de près même hors des frontières helvétiques. Grâce à la comparaison avec l'assainissement de l'Arlberg, il apparaît clairement que la réalisation d'un second tube n'est pas due à des exigences techniques.

En adoptant l'Initiative des Alpes, la Suisse s'est dotée d'une stratégie très claire: les investissements routiers doivent améliorer le trafic interne

suisse, tandis que pour le trafic de transit nord-sud (voyageurs et marchandises) on vise et on investit dans le rail, en rendant obligatoire le transfert de la route au rail des marchandises.

Une décision du peuple suisse favorable au doublement du Gothard, quelques mois à peine avant l'ouverture d'Alp-transit, serait considérée comme l'échec complet de la politique de transfert.

Les conséquences sur le plan européen ne se feraient pas attendre. Il est difficilement imaginable qu'il y ait de nouveaux crédits pour le transfert modal. Les nouvelles liaisons alpines d'Alptransit et du Brenner resteraient des projets incomplets et inefficients. Le trafic routier continuerait d'augmenter en Europe, avec des conséquences facilement imaginables pour les autoroutes suisses et tessinoises.»

Gi/vbo

Suite de la page 10 serait possible de transporter jusqu'à 3300 camions par jour. Le samedi, il y aurait au moins un train par heure sur la chaussée roulante courte. Soit un total de 818 040 camions par année.

Un 2^e tube bien trop cher

L'alternative présentée par le groupe d'experts ne coûterait que 1 milliard, soit près de 2 milliards de moins (1,8 mia) pour l'assainissement avec un 2^e tube autoroutier au Gothard. L'examen des coûts est basé sur une étude de la Confédération datant de 2011, qui part du principe que les wagons pour le feroutage peuvent être utilisés aussi après l'assainissement. Les CFF disposent aussi d'un nombre conséquent de locomotives qui pourraient être utilisées dans ce but et qui seraient sinon retirées de la circulation entre 2020 et 2025.

L'alternative ferroviaire permettrait de terminer les travaux d'assainissement dix ans avant et de renoncer à l'assainissement d'urgence qui coûte tout de même 115 millions de francs et qui engendrerait la fermeture totale du tunnel durant 150 jours avant l'assainissement global. Avec pour conséquence des déviations par le San Bernardino et le col du Saint-Gothard.

L'étude se penche aussi sur la sécurité routière dont les partisans du 2^e tube ont fait leur

argument principal. Les experts estiment que dans 10 à 15 ans, les conditions de sécurité seront passablement différentes dans un tunnel bidirectionnel: la technologie d'assistance au maintien de la trajectoire, au respect des distances entre les véhicules seront généralisées. Le législateur aura donc tout loisir pour interdire l'accès au tunnel aux véhicules non munis de ces technologies.

Le second tube ne permettrait d'améliorer la sécurité que si le dosage actuel est maintenu. Sans celui-ci, le nombre de véhicules circulant à l'intérieur du tunnel augmenterait. En cas de travaux d'entretien ou d'incidents, le recours provisoire à un tube bidirectionnel comporterait des risques car la situation serait, contrairement à aujourd'hui, inattendue.

L'étude n'est pas passée inaperçue

La présentation de l'étude a suscité un vif intérêt en Suisse, notamment en raison de la crédibilité des experts. Même la «NZZ», qui ne peut certainement pas être taxée d'être rose-vert, y a consacré de larges espaces rédactionnels, la qualifiant d'alternative «valable». L'idée est aussi reprise par des opposants au doublement qui en ont fait un petit film disponible sur la toile (à consulter sur les liens ci-dessous). Le film met en outre l'accent sur le fait que la sécurité serait même meilleure sans 2^e tube car l'assainissement du tunnel serait réalisé plus rapidement. Le tunnel assaini disposerait de glissières de sécurité centrales dix ans avant la réalisation d'un 2^e tube.

Pietro Gianolli/vbo

POUR EN SAVOIR PLUS

Le SEV se positionne clairement contre le 2^e tube autoroutier au Gothard aux côtés de diverses associations. Ceux qui le désirent peuvent approfondir leurs connaissances par le biais des médias mais aussi sur les liens ci-dessous, également sources des articles de ce dossier. Outre le nôtre, www.sev-online.ch www.sud-nord.ch

www.2tunnel-non.ch
www.iniziativa-delle-alpi.ch
www.sanierenohneverlieren.ch (seulement en allemand)
www.railvalley.org (allemand et italien)
www.ate.ch

Le SEV reviendra ponctuellement sur la votation du 28 février prochain.

SEV

COMMENTAIRE

Les limites de capacité de la route du Gothard

L'un des aspects les plus controversés du projet de 2^e tube autoroutier au Gothard concerne les limites de capacité posées par la Constitution fédérale. Elle stipule à son article 84.3: «La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée.»

Afin de respecter cet article introduit en 1994 après le oui du peuple à l'Initiative des Alpes, le projet prévoit de n'utiliser qu'une seule voie au sein de chacun des deux tubes, la seconde devant servir de voie d'urgence.

On pourrait discuter si, même par ce biais, la Constitution fédérale est respectée, vu que les voies d'urgence offrent une meilleure fluidité. Mais le plus grand danger est ailleurs: l'obligation constitutionnelle pourrait être abolie par le même moyen par lequel il a été introduit, l'initiative populaire. Cela ne manquerait pas d'incohérence puisque l'initiative populaire serait favorisée par des circonstances volontairement introduites par des autorités qui ont toujours été réticentes à protéger l'arc alpin des conséquences du trafic de transit et rétives au transfert de la route au rail.

Il est pour le moins étrange qu'il ne se trouve plus un seul député fédéral ayant plébiscité «Avanti» et le doublement du Gothard en 2004 pour présenter l'idée de l'initiative. Manifestement, il semble préférable de reposer la question après avoir mis la population devant le fait accompli et après avoir dépensé l'argent des contribuables.

A ce moment-là, la question sera: «Etes-vous à ce point cohérent-e-s (obstiné-e-s) pour ne pas vouloir utiliser les structures qu'on vous a pourtant mises à disposition?» Le tout dans un contexte de mise en évidence quotidienne et dramatique de bouchons aux portails du tunnel. Comme ce fut le cas déjà l'été dernier. Il n'est donc guère difficile d'imaginer la fin de l'histoire, malgré les tentatives de rassurer du gouvernement, qui ne convainquent même plus dans les rangs de Doris Leuthard. Après le maire de Mendrisio, le PDC d'Uri, plus grand parti du canton, a rejeté à une large majorité des deux tiers l'hypothèse d'un 2^e tube.

Le SEV invite à en faire de même.

Pietro Gianolli/vbo

Colloque Ouestrail à Yverdon, sur les systèmes de tickets actuels et futurs

Swisspass n'est qu'une solution intermédiaire

L'association Ouestrail, qui fait du lobbying pour des transports publics de qualité en Suisse romande (et aussi dans le nord-ouest de la Suisse et dans le canton de Berne) a thématisé le 6 novembre dernier la (télé)billettique du futur.

Après la présentation du système de check-in/check-out néerlandais (Cico, cf. encadré), le président de l'UTP et directeur des TL Michel Joye a fait remarquer, lorsqu'il a présenté le Swisspass introduit au mois d'août, que le fait de devoir faire un check-in et un check-out représentait une perte de confort pour les 450 000 détenteurs d'un AG et les dizaines de milliers d'abonnés à une zone tarifaire. Dans beau-

coup d'endroits, le système Cico freinerait ainsi le flux des voyageurs. Et la limite de l'accès aux gares se heurterait à une grande opposition, sans parler des coûts d'installation.

Du Swisspass au Bibo

Pour Michel Joye comme pour le spécialiste des e-tickets Gian-Mattia Schucan, il est cependant clair que le Swisspass n'est qu'une étape intermédiaire vers un système de be in/be out. Le principe du système Bibo est d'enregistrer automatiquement, par des antennes placées sur les véhicules, les trajets effectués par les voyageurs, et de leur débourser ainsi le prix du billet. Cependant, au vu des complications techniques et organisationnelles, Gian-Mattia Schucan compte au minimum dix ans avant de pouvoir lancer un système Bibo dans tout le pays. La prochaine étape sera le développement de la billettique via smartphone. Gian-Mattia Schu-



De gauche à droite: J. Mortier, K. Slijkhuis, J. Pilloud, M. Joye, G.-M. Schucan et M. Fleury.

can préfère s'abstenir de répondre lorsqu'on lui demande si cette étape intermédiaire de la carte à puce Swisspass était vraiment nécessaire.

L'avantage de la banque de données centrale qui se cache derrière le Swisspass est de pouvoir bloquer plus faci-

lement les cartes perdues et contrôler l'existence des cartes oubliées, explique Michel Joye. Mis à part les AG et les abonnements demi-tarif, les offres de Ticketcorner et Railway, les abonnements de ski, l'usage de Mobility, etc., dès le mois de décembre 2016 les zones tarifaires Unireso et Mobilis seront les deux premières à pouvoir être chargées sur la carte. Les 24 autres zones tarifaires suivront. S'y ajouteront à fin 2016 des abonnements individuels modulables pour des trajets précis.

Problèmes et dangers

Concernant le Swisspass, les difficultés rencontrées au début, comme la plus grande durée du contrôle ou des batteries trop faibles pour les appareils de contrôle, ont pu être aplanies, déclare Jeannine Pilloud, la cheffe du trafic voyageurs des CFF. Mais les contrôles durent quand même encore un peu plus long et pour le SEV, il est bien clair que s'il n'y a pas une hausse des effectifs, toujours moins de voyageurs pourront être contrôlés. Jeannine Pilloud a promis de conserver à côté du e-ticket les autres canaux de

vente de billets encore durant 10 à 15 ans, même si cela signifie une charge élevée pour une minorité de voyageurs occasionnels. Il est important de préserver les minorités, prévient le président de Ouestrail Claude Hêche. Mathieu Fleury, secrétaire général de la Fédération romande des consommateurs, a souligné qu'il ne faudrait pas en profiter pour augmenter discrètement les tarifs avec les nouveaux systèmes de billettique, par exemple en introduisant un malus durant les heures d'affluence. Car les pendulaires ne peuvent pas changer d'horaire. Et la suppression de l'abonnement demi-tarif de trois ans est déjà une augmentation déguisée de l'ordre de 25%.

Concernant la protection des données, Michel Joye a ajouté qu'on devait s'assurer s'il fallait vraiment renoncer à la trace géographique. Car cette trace géographique permet de proposer des prestations comme l'avertissement en cas de perturbations. Certaines start-up s'en chargent déjà.

Fi/mv

Check-in/check-out (Cico) aux Pays-Bas

La carte à puce néerlandaise pour les transports publics donne accès à tous les moyens de transports publics du pays.

Karen Slijkhuis, responsable en chef de l'analyse des données aux Chemins de fer néerlandais (NS) et Joost Mortier, chef du projet «OV-Chipkaart» (carte à puce pour les transports publics) à la NS, ont présenté la carte à puce introduite progressivement dans les transports publics depuis 2009. Elle est aujourd'hui valable dans 16 entreprises de transports publics dans tout le pays, pour le train, le métro, le tram, le bus et le bateau, et elle peut être aussi utilisée pour d'autres services comme une location de voiture ou de vélo, ou en tant que carte de parking. Elle coûte 7,5 euros et doit être chargée au minimum de

20 euros, ce qui peut se faire à n'importe quel automate dans les gares et aux arrêts, ou via internet.

Avant de monter dans un quelconque véhicule, la carte doit être passée devant un lecteur de communication en champ proche (CCP) pour faire le check-in. A ce moment-là, 20 euros sont débités du montant chargé sur la carte lorsqu'on monte dans un train, et 4 euros s'il s'agit d'un bus ou d'un tram. Cet argent est perdu si on oublie de faire le check-out à la fin du trajet. Ou alors il faut aller le réclamer auprès de l'entreprise de transports publics concernée. Lors du check-out, les 20 ou 4 euros sont ristournés et le prix réel du trajet selon les kilomètres parcourus est débité sur la carte. Il faut aussi faire le check-in et le

check-out en cas de changement de moyen de transport, et également si l'on change de train, sauf si les deux trains sont exploités par la NS.

Presque le même confort que l'AG

Le gros avantage de cette carte à puce utilisée progressivement depuis 2009, c'est qu'elle permet de voyager de porte à porte sur tout le réseau TP. On peut même la recharger automatiquement directement depuis le compte bancaire afin qu'il y ait toujours un solde suffisant. La carte offre ainsi un confort équivalent à un AG suisse pour les usagers occasionnels également, sauf qu'il faut se soumettre au check-in et au

Suite en page 14

Stop à l'externalisation des chauffeurs postaux

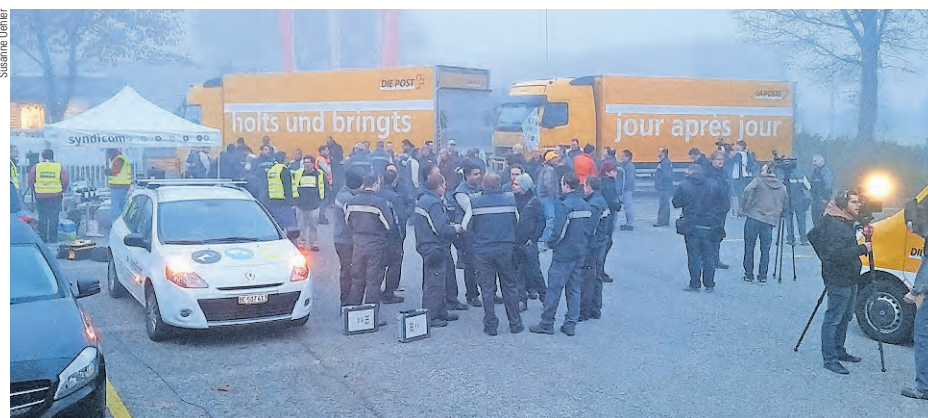
Vague de protestation chez les chauffeurs de La Poste

Maintenant les cartes sont sur la table: le 5 novembre, La Poste a pris la décision, qu'elle annonce définitive, de renoncer totalement à l'exploitation de sa propre flotte de camions. La protestation des conducteurs prend donc une nouvelle dimension.

Pour mémoire: le 4 septembre, La Poste annonçait sa volonté d'externaliser sa flotte de camions dès la fin de 2016, détruisant ainsi 187 emplois. Peu après, soutenus par syndicom, les chauffeurs de La Poste concernés ont affiché leur opposition à cette externalisation et organisé la résistance. Ils ont constitué un comité d'action et décidé de manifester massivement leur mécontentement dans toute la Suisse en novembre.

Cas de dumping salarial

Le 2 novembre à Genève, lors d'une action et d'une conférence de presse, syndicom a révélé un certain nombre de cas de dumping que provoque une telle sous-traitance, presque par définition. Ces cas démontrent que La Poste ne peut pas contrôler sérieusement toute la chaîne de la sous-traitance que l'externalisation de ses chauffeurs implique.



Action de protestation le 11 novembre à Bienne.

C'est ainsi que les chauffeurs d'une entreprise sous-traitante genevoise connue de syndicom touchent un salaire horaire de 17 francs 80. Très bas par rapport à ceux des chauffeurs de La Poste, ces salaires ne sont même pas conformes aux usages genevois pour le secteur. L'entreprise ne garantit du travail que pour une partie de la journée, le reste variant d'un jour à l'autre, ce qui provoque une grande incertitude quant au salaire total à la fin du mois. Ce cas est d'autant plus emblématique que cette entreprise a repris les tournées d'un autre sous-traitant – également connu de syndicom – qui a disparu du jour au lendemain, en laissant une ardoise de plus de trois mois de salaires non payés. Ces quelques

exemples démontrent que l'externalisation renvoie les chauffeurs à une jungle, situation d'autant plus inquiétante que La Poste dit travailler avec plus de 250 entreprises de sous-traitance. Les mêmes actions symboliques ont eu lieu à Härkingen et Daillens les 3 et 4 novembre.

Pauses de protestation

Les protestations des chauffeurs ont connu une nouvelle dynamique le 5 novembre, quand La Poste a annoncé que la procédure de consultation était close, qu'elle renonçait totalement à l'exploitation de sa propre flotte de camions, qu'elle mettrait au concours ses courses internes et ferait appel aux services d'entreprises de transports externes. Selon La Poste, et en dépit des

nombreuses propositions des salariés et du syndicat, la consultation n'aurait « pas permis d'identifier des solutions en adéquation avec la stratégie et économiquement viables pour maintenir les chauffeurs dans leurs fonctions actuelles. » La Poste ajoute qu'elle « proposera une offre d'emploi acceptable à chacun des 187 chauffeurs concernés par la réorientation ». Soutenus par syndicom, les chauffeurs ont répondu le matin même par une pause prolongée de protestation au centre de logistique d'Ostermundigen (BE), puis au Tessin le lendemain et à Bienne le 11 novembre. Le comité d'action se prononcera sur la suite à donner à ce mouvement et son possible durcissement.

Critique de l'externalisation

Les chauffeurs postaux critiquent la décision de la direction de La Poste, notamment sur ces quatre points:

- L'externalisation de la flotte de camions conduit à une perte de savoir-faire à La Poste.
 - Les chauffeurs doutent que La Poste soit en mesure de leur offrir des postes de travail équivalents avec des perspectives d'avenir.
 - Comme l'ont démontré les cas significatifs de dumping salarial crasse révélés par syndicom à Genève, La Poste n'est pas en mesure de contrôler les conditions de travail et les salaires des quelque 250 sous-traitants qui roulent pour elle.
 - Par sa politique d'externalisation, La Poste crée des centaines d'emplois précarisés au motif que ces salaires de misère renforceraient sa « compétitivité à long terme ». Cela n'est en aucune manière efficace et ce sont les chauffeurs des entreprises de transport extérieures qui en font tous les frais!
- Les plans de démantèlement et d'externalisation de La Poste, des CFF et des administrations publiques mettent en péril le service public en Suisse. Pour s'y opposer, une alliance forte entre salarié-e-s de La Poste, des CFF et des services publics est indispensable. La lutte continue!

syndicom

Suite de la page 13

check-out. La carte permet aussi de charger des abonnements spéciaux pour les usagers qui font beaucoup de trajets ou pour les heures de la journée où il y a peu de trafic, et également les rabais pour les pensionnés, les jeunes, les étudiants. D'ailleurs, ces derniers voyagent gratuitement durant les jours ouvrables. Et pour les touristes par exemple, il existe une carte à

puce de trois jours pour la région d'Amsterdam. Cette offre qui couvre plusieurs entreprises a pu être concrétisée justement grâce à la carte à puce, qui permet de voir quels trajets ont été parcourus par les touristes afin de répercuter correctement aux entreprises les recettes issues de la vente des cartes, nous explique Karen Slijkhuis. Il y a aussi des cartes à puce à usage unique sur un tronçon prédéfini.

Gares fermées

Deux autres objectifs recherchés par le système Cico sont la lutte contre les resquilleurs et la hausse de la sécurité dans les gares, puisqu'elles sont fermées aux personnes qui ne voyagent pas. Aujourd'hui, un quart des gares ne sont accessibles qu'avec une carte à puce. Il y a cinq ans, il y a eu une grande polémique à ce sujet et en conséquence, les non-voyageurs peuvent mainte-

nant se procurer une carte à puce gratuite pour accéder à la gare. Cependant, à ce jour, il y a moins de 10 000 cartes de ce type en circulation, contre près de 14 millions de cartes à puce normales (personnelles et impersonnelles) utilisées par les quelque 18,5 millions d'habitants. L'installation des lecteurs CCP dans les gares et les véhicules a coûté presque un milliard d'euros, ajoute Joost Mortier. Et le flux des voyageurs

n'est presque pas ralenti par le check-in et le check-out. A l'avenir, on imagine cependant que les gens préféreront utiliser les codes-barres via les smartphones, qui existent déjà aujourd'hui, et la tendance ira vers un système de be in/be out (Bibo) qui prévoit un check-in et un check-out automatique par des antennes dans les gares et les véhicules.

Markus Fischer/mv

Sections

- Vendredi 20 novembre** 18h
Restaurant Guillaume Tell, le Cernil, Les Reussilles
- **VPT du Jura, section CJ/Mont Soleil**
Assemblée générale d'automne
L'assemblée sera suivie d'un repas. Inscription obligatoire jusqu'au 20 novembre auprès de votre président Alain Gigon, tél. 032 951 21 14 ou 079 284 48 90 ou par mail: alain.gigon53@bluewin.ch Pour venir à l'assemblée, par transport public TPG/CJ. Après le souper, le retour se fera par bus spécial. **Le président: Alain Gigon**
- Mardi 24 novembre** 19h
Maison du Peuple (Chauderon) Salle 4
- **SEV-tl**
Soirée Jubilaires 2015
La section invite les membres syndiqués. Une projection d'un voyage au Pérou sera diffusée par la Chorale TL-SEV et un apéritif dînatoire sera offert par notre section syndicale en fin de soirée. Information: John Pain, 076 567 61 19. **Le comité SEV-TL**
- Mardi 24 novembre** 16h30
Chantier naval
- **VPT Lac Léman**
AG ordinaire
Le comité VPT Lac Léman vous convie à l'AG ordinaire automnale. En se réjouissant de vous y rencontrer nombreux, nous vous adressons nos meilleures salutations. **Le comité VPT Lac Léman**
- Jeudi 26 novembre** 20h, Corpataux A l'Etoile
- **Section VPT-TPF régionale**
Assemblée d'automne
Tous les collègues actifs et retraités sont invités. Une collation sera servie après l'assemblée. **Le comité**
- Jeudi 26 novembre** de 16h à 20h
- **GESTL**
Ouverture de la cave
Venez profiter de notre ouverture pour vous approvisionner en prévision des fêtes de fin d'année. Réservez d'ores et déjà la date du mercredi 23 décembre (de 16h à 22h) pour notre grande ouverture de fin d'année, avec notre traditionnelle soupe au pois. **Votre comité GESTL**
- Samedi 28 novembre** 17h, Restaurant «Le Milan»
- **RPV Lausanne Gare**
Assemblée d'automne
Le comité invite tous ses membres de la section à nous rejoindre pour notre traditionnelle assemblée où un repas vous sera offert après la séance. En espérant que vous viendrez nombreux. **Le comité**
- Vendredi 4 et samedi 5 décembre**
Vallée du Montélon, Chalet du Chamois
- **VPT Lac Léman**
AG Caisse d'épargne du personnel CGN
Cette assemblée sera suivie par un repas. Tous les membres de la caisse d'épargne sont cordialement invités à participer à cette assemblée. Prix du repas et de la nuit: 80 fr. Inscriptions jusqu'au 20 novembre. Dernier versement au 25 novembre. **Joseph Di Mizio**
- Samedi 5 décembre** dès 18h
FC Nidau
- **ZPV Biel/Bienne**
Soirée Saint-Nicolas
Raclette à discrétion offerte à tous. Inscriptions jusqu'au 2 décembre à: denis.babey@gmail.com ou par sms au 079 555 06 12, ou encore sur la liste au local AT...
- Mardi 8 décembre** 16h30
Cafétéria du Bachet
- **VPT TPG**
Assemblée d'automne
Gilbert d'Alessandro, président central VPT, viendra remettre la participation financière de solidarité de la VPT pour le paiement des heures de la grève de 2014. L'ordre du jour prévoit aussi les comptes, des élections et d'intéressants échanges sur les négociations avec l'entreprise.
- Mardi 8 décembre** 19h, Foyer de la grande salle, Tolochenaz
- **VPT MBC**
Assemblée d'automne
Le comité vous convie à l'assemblée d'automne, lors de laquelle les participants prendront connaissance des résultats des négociations CCT et seront appelés à les valider.

Pensionnés

- Mardi 24 novembre**
Studen Restaurant Florida
- **Amicale des pensionné(e)s du Jura Bernois et de Bienne Romande**
Sortie n°9
Annoncez-vous auprès de votre serviteur jusqu'au 21 novembre exclusivement au 076 210 11 09.
Comme l'année passée nous nous rendrons à Studen au restaurant Florida afin de bien finir 2015. Bienne départ, sur le côté de la poste principale à la gare, (Car Postal no.74) à 11h31, Studen Grien arrivée 11h47. L'abonnement général est valable. Venez nombreux afin de partager ce repas qui est aussi la dernière sortie de l'année. **Votre serviteur: Jacques**
- Jeudi 3 décembre** 14h (ouverture des portes 13h30) Bahnhof, Bahnhofstrasse 3, Brügge
- **PV Biel/Bienne**
Fête de la Saint-Nicolas
Pour s'y rendre de Bienne, autobus n° 7 ou train
La remise des diplômes d'honneur pour les 40, 50, 60 et 70 ans de sociétariat sera encadrée par des chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés et par le groupe musical «Jäisbärggöngeler». Une collation chaude vous sera offerte par la section. Les boissons sont à la charge des participants. Venez nombreux passer ce bel après-midi. **Votre comité**

Pensionnés

- Jeudi 3 décembre** Dès 11 h45
Café du Jura Bassecourt
- **PV Jura**
Saint-Nicolas
Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 28 novembre auprès du président P. Ackermann au 032 422 48 35 ou par courriel: pack@bluewin.ch
Le comité se fait un plaisir de vous inviter à la rencontre de Saint-Nicolas. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et musicale avec trompette par notre soliste, sans oublier notre traditionnel loto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le loto. Nous avons intégré le dessert dans le menu. Par contre, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi. Avec les amicales salutations du comité. **Oscar Schaub**
- Mardi 8 décembre** dès 10h30
UOG
Place des Grottes 3 Genève
- **PV Genève**
Fête de Noël
Bus pour arriver à l'UOG: 3 - 6 - 9 - 10 - 14 - 18 et 19
Le nombre de places est limité, inscrivez-vous rapidement au 022 796 3350 ou 022 794 0650 (les 2 numéros avec répondeur). Délai: vendredi 4 décembre 2015.
Noël approche, offrez-vous comme cadeau un moment de camaraderie et d'amitié! Après la remise des diplômes pour 40 - 50 - 60 et 70 années d'affiliation au SEV, nous continuerons par l'apéritif vers 11h30; moment auquel il vous sera aussi possible de nous rejoindre. Le repas suivra aux environs de 12h15. José - le fidèle gérant de la buvette de l'UOG- nous concoctera le menu de fête. Roger Wyss assurera les parties musicales avec son ensemble champêtre. La participation financière sera de 15 fr. par personne (apéritif/entrée/un plat/dessert/café et 50 cl de vin pour 2 personnes). Ce prix comprend un geste de solidarité envers les non-favorisés de la société. Cette année ce sera la fondation Aigues-Vertes à Loëx (Bernex/GE). Des 15 fr. nous retrancherons 2 fr. et la caisse de la section doublera votre participation. Que le bonheur des uns permette, si nécessaire, aux autres de se requinquer! Il sera encore possible d'acheter l'agenda SEV 2016, directement auprès du caissier André Broyle. **Le comité**
- Mercredi 9 décembre** 14h
Salle des Cantons
Buffet de la gare Lausanne
- **PV Vaud**
Noël de la section
Nous aurons le plaisir de remettre l'insigne aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires 2015, pour 50, 60 et 70 ans de sociétariat. Comme de tradition, les Cuivres du Talent ouvriront l'animation de cette fête. En deuxième partie, le chœur d'hommes des Chevaliers de Beau-Soleil, placé sous la direction de René Martinet, vous enchantera avec son répertoire populaire. Vous pourrez également les accompagner dans le refrain du célèbre «Ranz des vaches». Comme chaque année, un petit message de circonstance vous sera apporté par le collègue Pierre-Alain Combremont et pour réjouir vos papilles, des friandises et boissons vous tendront les bras. Nous nous réjouissons de vous voir nombreux à cette sympathique rencontre. A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents le 9 décembre, nous souhaitons d'ores et déjà une bonne fin d'année et, à vous et vos familles, tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2016. **Le comité**
- Mercredi 9 décembre** dès 11h30
Salle communale, Rue des Petits-Epineys, Martigny
- **PV Valais**
Fête de Noël
Bas-Valais
Inscription: auprès de Gilbert Conus, rue du Catoigne 3, 1890 St-Maurice. Jusqu'au 5 décembre au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier ou par téléphone au numéro 024 485 15 73 / par e-mail gconus@bluewin.ch
Départ du bus local à 11h38, arrêt place Centrale (ou 10 minutes à pied depuis la gare). Ouverture de la caisse dès 11h30. Comme à l'accoutumée, le traiteur de la maison nous concoctera un succulent menu. Pour la modique somme de 30 fr. par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour 2 personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont les bienvenus. Alors toutes et tous à la Salle communale, pour passer quelques moments agréables. Après le repas, nous procéderons à la remise des insignes pour 25 et 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation. **Le secrétaire: G. Conus**
- Mardi 15 décembre** dès 11h30
Restaurant River Side, Brig-Glis
- **PV Valais**
Fête de Noël
Haut-Valais
Inscription jusqu'au 12 décembre au moyen du talon d'inscription ou par téléphone au 027 923 54 31 ou par e-mail wal.schmid@bluewin.ch. **Le secrétaire: G. Conus**

■ Sous-fédération TS – séance du comité central à Eggiwil les 2 et 3 novembre

« Nous sommes sous pression »

Werner Schwarzer, président central TS, a accueilli les participants, dont l'invité Thomas Brandt, responsable d'Operating, qui est venu s'exprimer notamment sur la mise en route de OP 2016.

A propos de 2015, on peut déjà noter que la ponctualité n'a pas été très bonne. Operating souhaite améliorer cela, et a élaboré un programme en sept points pour y parvenir. Les chiffres concernant la sécurité ne sont pas très bons non plus, notamment en raison de l'accident de Rafz et de celui de Bâle. La sécurité est un défi au quotidien et nous devons constamment nous améliorer.

OP 2016 est en cours. Nous avons été très techniques jusqu'à présent et n'avons pas pris suffisamment de temps pour les processus, les adaptations, etc. Les responsables OP doivent être formés en conséquence.

Une des préoccupations actuelles d'Operating est la maîtrise du nouveau matériel roulant,

très complexe, qui nécessite de nouveaux concepts. A l'avenir, les révisions modulaires auront lieu dans les installations de service. Le secteur de la logistique du matériel (MLO) est donc devant un gros défi, celui de préparer et de mettre à disposition toutes les pièces de rechange et les composants. La mise en route des révisions Flirt et GTW est en cours, mais pour les DTZ, ce n'est pas le cas. Un groupe de travail a été mis sur pied.

Giruno et ETR 610

Les CFF ont communiqué le 30 octobre que l'entretien de nouveaux trains au Gothard (Giruno) se fera par Operating dans nos installations et ateliers. Nous aurons ainsi l'indépendance et la flexibilité nécessaires dans la planification. La sous-fédération TS est soulagée d'apprendre que les CFF vont faire utiliser et développer leurs connaissances spécifiques dans le domaine de l'entretien, qui doit rester une compétence centrale d'Operating. En revanche, la décision de confier la révision des trains ETR 610 à Alstom à Savigliano (Italie), alors que des

travaux de modernisation sont prévus vu l'utilisation importante du matériel, est inacceptable. Operating promet une synergie et une meilleure disponibilité des véhicules. TS souhaite juste rappeler que les expériences faites jusqu'à présent avec Alstom en matière de qualité et de disponibilité n'ont pas toujours convaincu. Nous allons continuer à observer et intervenir si nécessaire.

Des défis attendent Operating en 2016: l'exploitation des trains à double étage pour le trafic longues distances entrera en vigueur après une phase difficile de préparation. Au niveau du Gothard également, il faut encore mettre les véhicules à niveau dans le domaine de la protection des incendies et de l'ETCS niveau 2. Le projet «CEVA et Léman Express», le plus grand RER transfrontalier de ce genre en Europe, nous occupera jusqu'à son ouverture en 2019. Thomas Brandt a d'ailleurs remercié tous les collaborateurs pour leur travail au quotidien, apprécié par plus d'un million de passagers. Notre travail fait partie d'un tout.

Le chef de la mise à disposition des trains (ZBS) souhaite que les réglementations sectorielles de la durée du travail des secteurs Triage, nettoyage, entretien, diagnostic des véhicules et réparations soient mises en commun. Nous avons défini nos souhaits de changements à ce sujet ensemble. Le projet interne «Nouvelle orientation de la commission centrale TS 2017» a fait encore un pas en avant, lors d'un travail par groupe. Notre caissier, Kurt Wyss, a présenté une première ébauche du budget 2016.

Journée de recrutement

Notre responsable recrutement, Claude Meier, nous a informés à propos de la journée du 30 novembre, journée de recrutement de la sous-fédération. Des actions auront lieu à Zürich Herdern, RBL, Oberwinterthur, Olten, Bâle, Bellinzona, Lugano et Chiasso. Il est toujours important de soigner les contacts avec les membres SEV et de sensibiliser les non-syndiqués à l'importance des activités syndicales. On y distribuera des cadeaux et autres surprises. **TS**

Décès

Benninger Walter, employé d'exploitation, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 88^e année. PV Vaud.

Chevallaz Roger, chef du mouvement, Meyrin; décédé dans sa 84^e année. PV Genève.

Dreyer Paul, cond. tracteur s/rail, Les Verrières; décédé dans sa 87^e année. PV Neuchâtel.

Dumas Gilbert, ass. tech. pens., Lausanne; décédé dans sa 90^e année. PV Vaud.

Gallaz Pierre-Alain, mécanicien, Corsier-sur-Vevey; décédé dans sa 71^e année. VPT MOB.

Guidoux Odette, veuve de Pierre, St-Maurice; décédée dans sa 86^e année. PV Valais.

Guinchard André, suppl. chef district, Sion; décédé dans sa 84^e année. PV Valais.

Marti Bluette, veuve d'Albert, Renens VD; décédée dans sa 94^e année. PV Vaud.

Nicoloul Bernard, mécanicien, Lausanne; décédé dans sa 79^e année. PV Vaud.

Perrollaz Rudolf, employé d'exploitation, Brigue; décédé dans sa 71^e année. PV Valais.

Ursprung Margrit, veuve d'Erwin, Bienne; décédée dans sa 96^e année. PV Bienne.

Rossi Fausto, serrurier, Monthey; décédé dans sa 79^e année. VPT La Plaine-du-Rhône.

Wiederkehr Irène, veuve de Josef, Lausanne; décédée dans sa 86^e année. PV Vaud.

■ Sous-fédération TS

Maintenance des véhicules: rencontre des trois pays

La rencontre annuelle des trois pays sur la maintenance des véhicules a eu lieu les 29 et 30 octobre 2015. C'était au tour de la Suisse de l'organiser.

Selon le vœu de nos collègues de la commission d'entreprise des ÖBB et de la DB, nous nous sommes rencontrés à Zurich pour visiter le centre d'entretien de Herdern, le dépôt G et le centre de réparation de Zürich Altstetten. Les sept collègues de la commission d'entreprise des deux entreprises voisines ont été accueillis sur le site de Herdern par le chef de la mise à disposition des

trains de l'unité Operating (OP-ZBS) de la région Zurich, Reto Näf. Au cours de sa présentation très intéressante, Reto Näf a expliqué le fonctionnement de la mise à disposition des trains région Zurich avec ses quatre centres d'entretien qui permettent de préparer dans les délais les trains de la division voyageurs des CFF, afin qu'ils soient assemblés dans le respect des normes de sécurité et nettoyés pour la mise en circulation. Ensuite nous avons visité le plus long et récent atelier de maintenance des véhicules des CFF et de Suisse (Herdern 2400 m). Avec la mise en service de Herdern 2, les processus de maintenance «IT-Mobile» pilo-

tés depuis novembre 2014 sont définitivement appliqués. Avec le Samsung Galaxy Tab 4 et une application spéciale, diverses fonctions SAP PM peuvent être utilisées dans le domaine de la maintenance. Les mandats sont répartis parmi le personnel de manière électronique par le chef de team. Les collaborateurs peuvent voir leurs mandats sur leur tablette, les choisir, les effectuer et les annoncer en retour, et consulter aussi les planifications de travail et les documents DMS. Au SAP, les mandats et les temps effectués par chaque collaborateur sont enregistrés automatiquement sans l'intervention du répartiteur. Ces processus de mainte-

nance «IT-Mobile» ont donné lieu à de grandes discussions chez nos collègues des chemins de fer ÖBB et DB, ils étaient même étonnés de voir que nous travaillions déjà avec des processus «IT-Mobile» et que ceux-ci seront introduits dans toute la surface jusqu'à la mi-2016. Dans ce domaine nous sommes beaucoup plus avancés que les ÖBB et la DB. A la DB, en janvier 2016, un pilotage avec les processus de maintenance mobiles sera lancé.

Le deuxième jour, nous avons visité le centre de réparation de Zurich Altstetten (RZA). Le chef de réparation de la mise à disposition des trains Martin Fischer nous a conduits à tra-

vers les diverses halles et nous a montré les multiples facettes de son site. Simultanément, nous avons été informés du projet de densification du RZA et nous avons pu nous familiariser avec les activités liées aux chantiers.

En décembre 2016, la nouvelle halle doit être mise en fonction. La sous-fédération TS profite de l'occasion pour remercier nos hôtes Reto Näf et Martin Fischer pour leur accueil et leur franchise dans les discussions et la manière de répondre aux questions.

En 2016, la rencontre des trois pays de la maintenance des véhicules aura lieu en Allemagne.

Service de presse TS

■ Séance du comité central VPT des 27 et 28 octobre 2015 à Gersau

Action de solidarité avec les travailleurs espagnols

Compte-rendu de la séance du comité central, qui permet de faire un tour d'horizon de la vie de la VPT.

Martin Ritschard, président de séance, a salué l'assemblée et plus particulièrement Alec Donker qui assistait à sa première séance en qualité de membre du comité central. Notre président VPT Gilbert D'Alessandro s'est réjoui de la présence de Giorgio Tuti qui s'est joint à nous pour la première journée de nos débats.

Apolitique, mais...

Le SEV est un syndicat fort, avec ses sous-fédérations il fonctionne efficacement, et même s'il est apolitique, il doit travailler avec certains partis politiques pour améliorer les conditions de travail, dira Giorgio Tuti. Le parti qui a gagné 11 sièges au Conseil national le 18 octobre n'a pas aidé le SEV depuis plus de 10 ans. Peut-être que ces élections nous permettront d'avoir quelques étrangers de moins et quelques années de plus à travailler..., a grincé le président du SEV. Le

SEV lutte pour que les employés bénéficient de bonnes conditions de vie ainsi que pour un service public fort et solide. En guise de conclusion, notre président a déclaré que jamais il n'acceptera que le SEV aille dans les sables mouvants.

Nouvelles CCT

Barbara Spalinger est satisfaite d'avoir signé deux nouvelles CCT dans le domaine de la navigation; en effet, la Compagnie de navigation du lac de Zurich et celle du lac de Neuchâtel font à présent partie des nombreuses entreprises déjà soumises à une convention collective de travail, instrument qui permet de maintenir un partenariat employeurs-employés constructif à condition que les règles soient appliquées...

La nouvelle imposition FVP était également une question essentielle de notre séance. Barbara Spalinger a répondu que le SEV n'a pas de moyen de pression contre la conférence des impôts, tout rabais de plus de 20% est aujourd'hui imposé.

Le recrutement fut un point fort de notre comité, la commission

centrale VPT a proposé d'offrir une prime de recrutement par rapport au nombre de membres recrutés. Cette prime sera remise aux sections qui auront le libre choix d'en faire profiter les recruteurs ou de l'utiliser pour l'encadrement de la section au travers d'actions. La somme totale pour le budget proposée pour l'an 2016 est de 15 000 francs. Après une discussion animée et une votation, cette proposition a été acceptée.

Le projet TISA est au cœur des préoccupations du SEV. En collaboration avec les autres syndicats, il est très attentif à l'avancement des négociations. Si ce projet devait être accepté il en résulterait un véritable démantèlement social pour notre pays, de nombreux services seraient touchés. Par une votation acceptée à l'unanimité, le comité central a décidé que la VPT allait participer financièrement aux coûts de la grève des TPG; au vu du résultat de ce vote il est important de constater que la solidarité ne s'arrête pas à la frontière des sections... Notons que le comité accepte sur proposition de la commission centrale de

soutenir une action de solidarité avec les travailleurs espagnols qui sont condamnés par l'Etat espagnol pour activisme syndical. La commission centrale incitera également les sections à ce soutien. L'ensemble du comité central considère que l'assemblée des délégués 2015 s'est déroulée dans un climat constructif avec des débats très intéressants. Le congrès SEV 2015, bien qu'il soit relevé que sa durée n'était pas suffisante, a été très apprécié, l'action organisée par toutes les sous-fédérations a connu un vrai succès, on a pu voir que les membres SEV sont solidaires, ceci est réjouissant. Ensemble nous sommes plus forts!

Actualités des branches VPT

L'activité des branches VPT est actuellement positive, du côté de la navigation l'année écoulée est satisfaisante, de plus la météo a été plutôt favorable au bon déroulement du travail. Notre ami Baptiste Morier reprendra le coaching de la branche navigation, domaine qui lui est familier.

Le Gatu a connu une bonne

journée de branche avec comme thème principal la somnolence au volant. Deux spécialistes en la matière étaient invités pour débattre de ce sujet. Ceci est préoccupant, preuve en est une entreprise alémanique a eu 5 cas d'arrêt maladie en 1 an pour cette raison. La branche rail a des projets, après le départ d'une personne du SEV, un nouveau coach en la personne de Tony Feuz a été nommé. Avec un comité motivé et ce nouveau coach, celle-ci devrait durant l'année à venir circuler sur voie libre... La branche des retraités, très active, est également satisfaite de la participation à la journée qu'elle a organisée. Il y a encore beaucoup de travail à faire pour la branche touristique dont les tours de service sont trop longs. De plus cette branche bénéficiera d'une action spécifique sur le recrutement mis en place par le SEV. Satisfaits des échanges lors de ses séances, c'est sur une note positive que se sont quittés les membres du comité central VPT.

René Tschanz, membre du comité central

■ Session d'automne à Brenscino

Un retraité parle à des retraités de problèmes de retraités

Le 21 octobre 2015, la Commission centrale a tenu sa 6^e séance de l'année. Elle a été consacrée aux préparatifs du cours syndical du lendemain et de la 2^e séance du Comité central.

Notre président central avait trouvé un connaisseur exceptionnel du projet «Prévoyance vieillesse 2020» du conseiller fédéral Alain Berset et de l'initiative «AVSplus» de l'Union syndicale suisse. Rolf Zimmermann, ancien secrétaire syndical à l'USS, nous a ouvert les portes de cette matière complexe. Avec lui, c'est un retraité qui a parlé à des retraités de

problèmes de retraités. Environ 2 millions d'hommes et de femmes touchent une rente, un tiers d'entre eux reçoivent le maximum. Pour les couples, c'est même 58% qui touchent le maximum, actuellement CHF 3525.-. Pour 30% des retraités, l'AVS représente le revenu principal. La Constitution prescrit que l'AVS doit couvrir les besoins vitaux et qu'en y ajoutant le 2^e pilier, le niveau de vie antérieur doit pouvoir être poursuivi de manière appropriée. On doit constater que la pauvreté est toujours plus présente et que 200 000 personnes dépendent des prestations complémentaires. Sans compter que de nombreuses personnes qui y auraient droit n'y font pas appel. C'est pour

quoi il est important de renforcer l'AVS au lieu de l'affaiblir et que, lors de la votation «AVSplus», il s'agira de déposer un OUI convaincu dans les urnes. Relater tous les points de la discussion qui a suivi ferait éclater le cadre de ce compte-rendu. Une brochure éditée par l'USS a été remise aux participants. On peut aussi la commander.

Le 23.10.2015, le Comité central a tenu sa 2^e séance de l'année. Quatre heures ont à peine suffi pour débattre de la Caisse de pensions CFF, des facilités de voyage FVP, de la prochaine fiscalisation de l'abonnement général, de la décision à prendre sur les conférences régionales et du recrutement. Une proposition de la section



Rolf Zimmermann, ancien secrétaire syndical à l'USS.

Winterthur-Schaffhausen au sujet d'une adaptation du panier de la ménagère a été adoptée à l'unanimité.

Les rapports du président central, du caissier central, de la commission des femmes et de la FARES/CSA ont aussi retenu

l'attention. Le règlement de gestion de la section d'Uri a été adopté, comme aussi les objectifs PV 2016 dans une version de Rolf Deller, président de section PV Basel.

Pour terminer, nous avons pris congé de deux militants méritants: Peter Grütter, président de la PV Lucerne depuis 2005 et André Broje, président de la Commission de gestion. Ils ont bien mérité les applaudissements de toute l'assistance.

Tous nos remerciements vont à ceux qui ont contribué à la réussite de nos assises d'automne. Nous ne pouvons que recommander chaudement les prestations de l'hôtel Brenscino. Au revoir en octobre 2016.

*Otto Huser, secr. central, PV SEV
trad. Serge Anet*

Angle droit

De la bonne utilisation des choses

Un cas de protection juridique expliqué.

Un objet peut toujours être utilisé de plusieurs manières, mais le fabricant ne prévoit en principe qu'une seule possibilité.

Ainsi, un tournevis est à la base prévu pour l'insertion et le retrait de vis. Mais certains l'utilisent également comme levier pour ouvrir des boîtes de peinture, racleur des résidus de colle ou encore tuer quelqu'un (!). Ce qu'on considère comme une utilisation appropriée doit donc être clairement défini.

A la base, on peut considérer qu'utilisé dans le but pour lequel il a été conçu, un objet ne peut pas occasionner de dommages. On doit donc utiliser les machines et autres appareils pour l'utilisation prévue par les constructeurs. En ce qui concerne les objets du quotidien, c'est la nature des choses même qui définit leur utilisation ou l'expérience de vie. S'il y a alors un dommage quelconque, le producteur refuse souvent la responsabilité en invoquant une utilisation non correcte.

On peut donc en déduire qu'il y a des droits et des obligations lorsque l'utilisation faite a été correcte. Et en cas d'utilisation adéquate et de dommages malgré tout, la responsabilité doit donc incomber au fabricant. Un dommage, selon la définition exacte, est en droit un dégât matériel ou physique à une chose ou une personne. L'utilisation logique de la chose est également perturbée lorsque l'utilisateur empêche le mouvement et le jeu entre plusieurs parties. Cela peut arriver sans endommager ou démonter une partie, mais en ajoutant une substance dérangeante dans le système (du sable par exemple). Aussi longtemps que nous utilisons l'objet comme l'a prévu son fabricant, il ne devrait rien se passer. Si nous ne respectons pas cela, il peut y avoir des dégâts

Ce sont les chiffres 42 (responsabilité pour dommages) et 43 (participation aux frais) de la CCT qui sont valables dans le cadre des CFF et de CFF Cargo. Dans ces cas-là, le degré de négligence est clairement une question juridique et ne peut pas être

établi par les supérieurs. Il y a parfois des différends aux CFF qui nécessitent des décisions juridiques. Cela touche parfois la quantité de dégâts occasionnés mais aussi le degré de responsabilité de l'entreprise.

matériels. L'excuse comme quoi une telle utilisation (erronée) est plus adaptée n'est pas valable, et n'empêche pas l'exigence de dommage et intérêts. Si l'objet nous appartient, il est simplement hors d'usage, mais s'il appartient à quelqu'un d'autre, le propriétaire peut exiger des dommages et intérêts. Dans le monde du travail, nous manipulons beaucoup d'objets qui appartiennent à l'employeur. Nous sommes tenus d'empêcher d'éventuels dégâts et d'être très soigneux. Sinon, nous risquons d'occasionner des dommages matériels. Il faut distinguer ici le dégât intentionnel et le dégât par négligence ainsi que le travail qui comporte beaucoup de risques ou non. Il y a trois degrés de négligence: légère,

moyenne et grave. Ce degré est évalué au cas par cas. Un travail est de nature risqué si, malgré une utilisation très soignée, la probabilité d'un dégât est assez grande (par exemple de la vaisselle cassée pour le personnel de service). Il n'y a bien sûr pas de limite à la créativité. Mais il est quand même bien connu qu'on ne met pas un hamster dans un micro-ondes et qu'on peut utiliser une grille à gâteau comme support pour un plat chaud. Mais lorsque l'objet ne nous appartient pas, il faut être prudent et l'utiliser de façon correcte si l'on ne veut pas risquer de devoir payer des dommages et intérêts.

L'équipe de la protection juridique



Journée d'information et d'échange pour les recruteurs



19 janvier 2016, Berne, Egghölzli

Informations et inscription sur vpt-online.ch ou à ueli.mueller@vpt-online.ch

COURRIER DE LECTEUR

Ça y est. La crise s'installe chez nous. Apparemment, rien ne semble la freiner, même qu'à présent, c'est au tour des CFF de suivre le troupeau.

Avec une moyenne de retard qui grimpe chaque année, ainsi qu'une augmentation effroyable du nombre d'agressions envers le personnel, on nous annonce aujourd'hui la suppression de plus de 900 emplois. On nous raconte que c'est pour le projet Railfit – vivent nos quatre langues nationales! – qui prévoit une économie annuelle de 550 millions de francs sur 4 ans... Toujours le pauvre ouvrier qui trinque! Hasard? On commence à s'y faire mais justement, c'est là que nous perdons l'équilibre. Non! Ce n'est pas ceux qui font l'entreprise qui doivent se serrer la

ceinture. C'est faux et extrêmement faux! Sans nous, que deviennent les CFF? Vous hésitez encore? J'estime que non.

Je suis jeune cheminot, mais attendez avant de me juger. Mon père travaillait aux Chemins de fer du Jura. J'ai su où se trouvait le sifflet avant même de savoir parler. Au fil du temps et des kilomètres, c'est l'esprit cheminot qui m'a gagné. C'est un héritage auquel je tiens particulièrement. Je n'ai pas eu le temps de faire un premier pas dans les voies que j'étais déjà syndiqué. C'est une force qui peut changer beaucoup de choses.

Aujourd'hui, je me lance dans une lutte. En tant que jeune SEV, j'estime qu'il est de mon devoir ainsi que celui des autres de

défendre nos amis mais surtout collègues. C'est notre avenir qui se joue maintenant et il est temps de faire comprendre à certaines personnes que nous ne nous laisserons pas faire. J'espère pouvoir compter sur mon syndicat ainsi que sur ses membres pour faire avancer la machine et non l'inverse.

Amis, collègues mais Cheminots! Nous sommes une équipe, une équipe qui se serre les coudes et qui chaque jour fait tourner la machine. Ce n'est pas un hasard mais un savoir unique en son genre. Cet esprit-là va au-delà des chiffres et nous allons le prouver.

Merci de votre soutien et prudence au travail.

Antoine Thiébaud, apprenti constructeur de voies ferrées, 2^e année

Assemblée des délégués de l'USS

Un catalogue de mesures et de revendications

Les salaires et les emplois doivent bénéficier d'une meilleure protection. A cette fin, les délégué-e-s de l'USS ont adopté un vaste catalogue de mesures en vue de la mise en œuvre de l'initiative contre l'immigration massive.

Les délégué-e-s ont demandé davantage de contrôles des salaires, une prévention plus efficace de la sous-enchère salariale, davantage de conventions collectives de travail avec des salaires minimums, et le durcissement des sanctions. En outre, ils jugent urgent d'accroître la protection contre le licenciement des travailleuses âgées, et d'accorder plus de ressources en faveur de la compatibilité entre vie professionnelle et vie familiale, ainsi que pour la formation initiale et continue.

De l'importance de la voie bilatérale

Pour les délégué-e-s de l'USS,

une chose est sûre: la Suisse, petit pays au cœur de l'Europe, doit entretenir avec l'Union européenne de bonnes relations clairement définies. D'où l'importance des accords bilatéraux. Qui toutefois doivent être utiles à tous les travailleuses de Suisse. Pourtant, la pression sur les salaires et les abus patronaux abondent en Suisse. Et avec le franc surévalué, la situation s'est encore aggravée. Les employeurs tenants de la ligne dure s'en prennent à la protection des salaires et des travailleurs, et refusent de s'attaquer aux problèmes pourtant manifestes. Par ailleurs, pour ses marchés publics, la Confédération entend désormais autoriser les entreprises à payer des salaires plus bas que les salaires usuels du lieu de travail concerné (principe de provenance). Certains diplomates suisses accepteraient même de céder sous la pression des idéologues de la Commission européenne pour négocier l'annonce de 8 jours au préalable et les cautions. Mais le plus alarmant, ce sont

les revendications de la droite conservatrice notamment, qui appelle de ses vœux un régime de contingentement piloté par la police des étrangers. Car ce système aurait pour corollaire la multiplication des emplois à bas prix, du travail au noir et des conditions de travail précaires. Les expériences vécues par le passé avec le contingentement l'ont démontré.

Trois résolutions

Dans une première résolution, les délégué-e-s de l'USS se sont prononcés contre la baisse du niveau des rentes et pour un renforcement sensible de l'AVS. Les décisions du Conseil des Etats d'augmenter les rentes de 840 francs par an pour les personnes seules, et de 2700 francs pour les couples mariés vont dans la bonne direction. Le Conseil national ferait bien de s'en inspirer et de revoir sa copie en matière de réduction des prestations AVS pour les femmes (âge de la retraite 65 ans) et d'abaissement du taux de conversion. Dans une deuxième résolution,

l'USS a assuré les travailleurs de la construction de son soutien dans leur lutte pour une Convention nationale plus protectrice et garantissant la retraite à 60 ans. Car si la CN ne renforce pas la protection contre la sous-enchère salariale et les conditions de travail dangereuses, et si l'on ne peut préserver la retraite à 60 ans, l'ensemble des conventions collectives de travail de Suisse en pâtiront. Dans une troisième résolution, l'USS a appelé le Conseil fédéral, les gouvernements cantonaux de même que les Parlements à lever leurs programmes d'austérité. Car la population et l'économie sont tributaires d'un service public fort. Il est grand temps que les gouvernements prennent enfin la défense du service public contre le dénigrement ambiant. De plus il a assuré son soutien aux mouvements de grève de la fonction publique.

USS

Le nouveau programme movendo est sorti de presse

La formation continue, soutien du travail syndical

Le programme de formation 2016 est désormais disponible. Les membres actifs du SEV le recevront en même temps que leur carte de membre.

Etre prêt-e lorsqu'il faudra voter sur l'avenir de notre prévoyance vieillesse? Connaître tous les rouages de l'économie? Savoir s'engager avec succès pour des conditions de travail et des salaires justes? Mener des séances de façon efficace et agréable? Rédiger des procès-verbaux de manière professionnelle?

Movendo offrira à nouveau, en 2016, de nombreux cours de formation continue aux membres des syndicats. Les syndi-

calistes connaissent très bien les évolutions du monde du travail et du monde politique. Les participant-e-s aux cours movendo peuvent ainsi se familiariser avec les stratégies, les instruments et les possibilités d'action de leurs syndicats. La formation movendo soutient les membres tant au niveau professionnel que personnel et les soutient dans leur travail syndical.

Des offres spéciales pour des tâches spéciales

Movendo a concocté un programme très intéressant pour les délégué-e-s syndicaux-ales, avec de nouvelles thématiques abordées. Les délégué-e-s s'engagent pour représenter le personnel, sont dans les Conseils de fondation



des caisses de pension, ont un rôle de président-e de section ou encore de personne de contact dans l'entreprise. Les délégué-e-s sont le cœur du mouvement syndical. Leur engagement est soutenu par une offre de formation attractive et couvrant de nombreux domaines: les participant-e-s apprennent à mieux connaître les relations économiques et les relations politiques, ainsi que le fonctionnement des assurances sociales. Lors de changements de lois qui concernent les employé-e-s, ils et elles sont cons-

tamment informé-e-s. Ils et elles peuvent donc endosser avec aisance leur rôle de personne de confiance.

Movendo conçoit et organise également des cours, des séminaires ou des journées pour les associations, les commissions de personnel ou encore d'autres groupes syndicaux, selon les désirs et besoins individuels.

Les membres SEV reçoivent le programme ces jours-ci accompagné de leur carte de membre. Au milieu de la brochure, les membres SEV trouvent l'of-

fre de formation interne au SEV. Chaque membre a, en règle générale, droit à un cours gratuit par année.

Movendo attend vos inscriptions:

■ par écrit au moyen du talon d'inscription se trouvant dans la brochure;

■ par téléphone au 031 370 00 70 ou

■ par mail à info@movendo.ch. On peut prendre connaissance du programme complet dès maintenant sur le site www.movendo.ch. *cg/pmo*

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. **ISSN** 1662-8462 **Tirage:** 10 707 ex. (total 43 612 ex.), certifié REMP au 14.11.2014. **Editeur:** SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, 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, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau. www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 3 décembre 2015. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 26 novembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 24 novembre à 10 h.

Mécaniciens agressés dans l'Arc lémanique, les CFF suppriment les agents de sécurité dans les trains à risque

Les CFF sacrifient la sécurité

Fin octobre, un mécanicien a été menacé de mort au couteau à Vevey, en pleine nuit. Alors que le SEV demande davantage de protection, les CFF jouent à l'autruche et suppriment au contraire l'accompagnement par des forces de sécurité dans les InterRegio et les InterCity sensibles du matin.

L'agression survenue à 2 h 14 le dimanche 25 octobre ne sera pas oubliée de sitôt par le mécanicien concerné, ni par ses collègues de l'Arc lémanique. Le RegioExpress Vevey-Genève est à l'arrêt en gare de Vevey, une rixe éclate et le mécanicien tente d'amener du calme, mais un homme s'approche et le menace de mort, un couteau à la main. «On va te tuer!» Le mécanicien appelle la police des transports et accueille dans sa cabine une famille apeurée. La police Riviera arrive quelques minutes plus tard. Elle effectue des contrôles d'identité, mais personne n'est arrêté. Ré-



Dès 2016, il n'y aura plus de forces de sécurité dans les IR et les IC sensibles.

sultat des courses pour le mécano, quelques jours d'arrêt maladie. A la même période, un mécanicien a subi l'ire d'un groupe sous l'effet du cannabis qui s'est mis à frapper contre sa vitre alors qu'il avait immobilisé le RE en gare de Coppet peu après minuit en raison des odeurs de fumette. Si les agressions verbales et les incivilités telles que blocages des portes, injures ou jets de pierres font hélas presque par-

tie du quotidien, les agressions physiques constituent une nouveauté dont ils se seraient bien passé. Et l'histoire comme celle de Vevey représente une triste première pour les collègues de l'Arc lémanique.

«Les importantes mesures» des CFF passent à la trappe

Les CFF affirment, dans le «Martin Dimanche» du 8 novembre qui a relayé les agressions dans l'Arc lémanique, que

«c'est une lutte constante. Depuis plusieurs années, nous avons mis en place d'importantes mesures sur le terrain, des agents de sécurité accompagnent certains trains circulant tôt le matin ou tard le soir durant le week-end. Cet accompagnement vient s'ajouter aux patrouilles de la police des transports et à la présence d'agents de sécurité dans les gares. Des patrouilles de gardes-frontière montent également parfois à bord des trains, et les gendarmeries cantonales sont présentes», explique le porte-parole Jean-Philippe Schmidt.

Manque de pot pour lui, le lendemain, les CFF informaient les partenaires sociaux que les fameuses «mesures importantes» allaient être supprimées dès 2016 pour des raisons d'économies. Ou plus précisément, que les CFF «renoncent à l'accompagnement des trains sensibles du matin par des forces de sécurité. Les relations RE Lucerne-Zürich-Lucerne de nuit et du week-end, soumises au paiement d'un supplément, ne sont pas concernées.»

L'accompagnement par des forces de sécurité était un acquis

majeur obtenu par la ZPV en 2009 après la mobilisation des agents de train contre les agressions avec le port du brassard «Stop agressions». La décision prise par les CFF est ressentie comme un coup de poignard dans le dos par les collègues. «Nous sommes surpris par cette annonce, surtout que les CFF avaient dit que les économies n'impacteraient pas la sécurité, fustige Pascal Fiscalini, vice-président ZPV. Nous craignons que les agressions n'augmentent. Non seulement pour le personnel, mais aussi pour les passagers. C'est un retour en arrière de 15 ans.»

Secrétaire syndical SEV en charge du dossier, Jürg Hurni ne décolère pas: «Les CFF connaissent la situation dans les trains critiques. Malgré ça, ils sucront dans la sécurité. Ils jouent avec la santé du personnel et des usagers!»

Dans l'immédiat, la ZPV va écrire à la direction des CFF pour les convaincre de renoncer à cette mesure. Si cela ne devait pas porter ses fruits, les collègues ont gardé leurs brassards au chaud.

Vivian Bologna

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 sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera des chèques Reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 19:

Un croisement d'une voie normale CFF et d'une voie étroite WBS à Oberentfelden (AG).

Le sort a désigné Jürg Schilt, domicilié à Nidau, membre de AS Mitte. Il reçoit un set d'écriture Caran d'Ache (stylo à bille et portemines).

Conditions de participation:

Par carte postale Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la 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 25 novembre 2015