

Postes supprimés

C'est la consternation chez CFF Cargo qui va supprimer 20% de ses emplois. **Page 3**



Neuchâtel Mobilité 2030: Oui!

Après l'échec de la votation sur le TransRun en 2012, un nouveau projet de mobilité, sur l'ensemble du canton cette fois-ci, est soumis aux Neuchâtelois-es le 28 février. **Page 4**



Notre CCT-TMR!

Les TMR sont la dernière entreprise à ne pas avoir de CCT!x **Page 20**

Les membres du SEV sont actifs contre le 2^e tube autoroutier du Gothard

Le 2^e tube est percé!

Avec des tracts et un petit film. Le personnel des transports public a donné un signal clair dans les gares de Suisse ce mardi: un 2^e tube routier au Gothard est superflu puisque le second tunnel a déjà été percé!

Pour quelle raison faudrait-il percer un autre tunnel au Gothard alors qu'un nouveau tube existe déjà? Tel est le message transmis par le personnel des transports publics avec son inauguration symbolique du tunnel de base du Gothard. Le peuple suisse a dit oui au transfert de la route au rail et à la construction de la NLFA. Celle-ci est prête et ce serait une mauvaise plaisanterie d'accepter un nouveau tube routier avant l'entrée en service du tunnel ferroviaire. Le personnel des transports appelle à voter non au 2^e tube le 28 février.



Dossier en pages 10 à 12

Le comité du SEV a déjà inauguré le 2^e tube du Gothard, celui de la ligne de base!

Lutte contre RailFit

La bataille contre RailFit bat son plein. Les militants des sections CFF de Romandie sont allés sur le terrain avec les secrétaires syndicaux et syndicales pour faire signer la pétition lancée fin novembre contre la suppression de plus de 1000 postes aux CFF. Le succès est au rendez-vous puisque le personnel signe et fait part de son mécontentement grandissant.

Pages 8 et 9.

Votations du 28 février

Initiative inhumaine et disproportionnée

■ L'initiative de mise en œuvre de l'UDC ne fera pas baisser la criminalité puisqu'elle prévoit l'expulsion du territoire pour des bagatelles. Elle enlève toute prérogative aux juges qui ne pourraient plus tenir compte des circonstances particulières et inhumaines qui pourraient entrer en ligne de compte. Autrement dit, tout serait noir ou blanc. Sans nuances. Les droits hu-

ains seraient donc bafoués vu que la proportionnalité de la peine passerait à la trappe.

Le SEV refuse aussi le texte parce qu'elle est dangereuse **syndicalement**: elle pénaliserait les militants sans passeport suisse qui participeraient à des manifestations ou à des actions syndicales.

Interview de Manuel Avallone en pages 6 à 7



EN VITESSE

Une femme à la présidence?

■ Le Conseil fédéral a accepté la candidature de Monika Ribar pour succéder à Ulrich Gygi à la présidence du conseil d'administration des CFF. Actuellement vice-présidente, elle sera vraisemblablement nommée lors de l'assemblée générale le 15 juin prochain. Avant de rejoindre les CFF il y a environ deux ans, Monika Ribar, âgée de 56 ans, a travaillé près de 25 ans uniquement dans l'économie privée. Elle a dirigé entre 2006 et 2013 le groupe bâlois de transports et de logistique Panalpina, au sein duquel elle est entrée en 1991. Monika Ribar a été nommée vice-présidente du conseil d'administration des CFF en mars 2014. Sa longue expérience dans le secteur de la logistique et sa connaissance des CFF ont joué en sa faveur pour ce poste. Ulrich Gygi se retirera après six ans passés à la tête de l'entreprise ferroviaire nationale.

Conférence CCT
tl-LEB le 15 février

■ Après le refus net et sans bavure – à 85,4 % des votants – de la proposition de la direction d'une CCT avec une nouvelle grille salariale, le SEV organise une conférence CCT le lundi 15 février à 19h30. Le SEV a demandé l'ouverture de nouvelles négociations à la direction qui semble plutôt jouer la montre. Lors de cette conférence seront débattues les différentes options qui se présentent au personnel. Outre la suite à donner au refus de la CCT, d'autres points seront à l'ordre du jour. Pour les hors-conduite : Les résultats des évaluations ont été transmis. En cas de désaccord, informez-en un membre du comité. Il est possible de contester les résultats. Conduite : Le comité de section souhaite organiser une consultation des membres SEV au sujet du système des vacances aux points. Notre demande vise à obtenir, au moins une fois tous les deux ans, des vacances convenant au personnel roulant. **cfa**

Le recrutement au SEV: une tâche de longue haleine

On a besoin de chacun-e

«Progressons ensemble»... c'est le mot d'ordre de l'action de recrutement des membres SEV qui dure jusqu'en 2018. Le concept mise sur un engagement durable des membres.

L'action annuelle est remplacée par une campagne de plusieurs années. C'est la principale nouveauté dans le recrutement des membres du SEV. Rien ne change par contre quant au principe de base qui dit toujours que les «membres recrutent les membres». Car c'est parmi la base, sur la place de travail, que le recrutement rencontre le plus de succès. Les précédentes campagnes prévoyaient des primes spéciales pour les recruteuses et recruteurs qui avaient recruté avec succès durant l'année (voir l'article ci-contre). Mais maintenant, les membres peuvent gagner une prime spéciale de recrutement aussi s'ils ne recrutent qu'un membre de temps en temps. Par exemple, si le taux d'organisation sur leur lieu de travail est très élevé.

La nouvelle campagne dure du début 2016 à la fin 2018. Celui ou celle qui recrute seulement deux nouveaux membres durant ces trois ans a déjà mérité une prime. La très populaire gourde Sigg et la lampe de poche superpuissante font par exemple partie du lot de primes à choisir. Autre nouveauté: on peut maintenant faire un choix parmi plusieurs articles à chaque niveau de prime et l'offre va encore être étoffée durant les mois à venir. Les primes diffèrent selon qu'on a recruté 2, 4, 8 ou 12 membres. Et n'oublions pas le tirage au sort effectué chaque année parmi tous les participants pour gagner un séjour d'un week-end à l'hôtel.

Le nouveau prospectus concernant cette campagne se trouve encarté dans ce numéro de *contact.sev*. Il est possible de commander en tout temps d'autres exemplaires.

Peter Moor/mv



La nouvelle campagne de recrutement, sur une ligne graphique du même style que l'année dernière.

INFO

« La proximité est la recette du succès en matière de recrutement »

Elena Obreschkow est responsable du recrutement et coach des sections au SEV. C'est elle qui est derrière la campagne «Progressons ensemble».

■ **contact.sev: Au lieu d'une campagne annuelle, il y a désormais une action sur 3 ans. Pourquoi?**

Elena Obreschkow: Au SEV, nous avons des membres qui sont des recruteurs-nés. Ils ont bien montré de quoi ils étaient capables ces dernières années! Mais nous avons aussi des membres qui ne peuvent recruter qu'occasionnellement. Ils devraient pouvoir aussi gagner des primes, puisque chaque membre compte.



■ **Les meilleurs recruteurs seront donc moins bien lotis à l'avenir?**

Non, ce n'est pas le cas. Il y aura encore des primes attractives pour eux. Mais seuls quelques-uns, très expérimentés, réussissent à recruter un grand nombre (à deux chiffres) chaque année. Nous continuons à offrir de beaux cadeaux à ceux-ci.

■ **Quel est le secret de réussite des recruteurs?**

La proximité: notre devise «un membre recrute un autre membre» est une réussite, car les recruteurs et les nouveaux membres se rencontrent sur leur place de travail. Celui qui veut recruter un nouveau

membre peut ainsi expliquer les avantages de l'adhésion au SEV d'une manière très personnelle.

■ **Y a-t-il un objectif en matière de recrutement pour l'année 2016, pour l'ensemble du syndicat?**

Nous n'arriverons à garder notre base que si nous stabilisons l'effectif des membres à moyen terme. Nous devons pour cela recruter bien 1800 membres par année. C'est un objectif ambitieux, mais c'est la seule possibilité que nous avons!

■ **Cette campagne dure jusqu'en 2018. Pourquoi?**

Tout simplement parce que le SEV fêtera ses 100 ans d'existence en 2019 et qu'on marquera le coup à cette occasion.

Fête en l'honneur des recruteurs-euses 2015

Vive la convivialité!

Un apéro a réuni fin janvier les meilleurs recruteurs 2015.

« Dans un syndicat, il y a les dossiers, le travail pour de

bonnes conditions de travail mais aussi la convivialité, l'amitié » a déclaré Giorgio Tuti. Toutes les personnes ayant recruté un ou plusieurs membres étaient invitées à cette

rencontre. Les trois meilleurs recruteurs: Ely Wüthrich (Services ferroviaires) et Urs Hunziker (Matterhorn-Gotthard-Bahn), suivi de Nicola Sacco (Railclean Tessin). *pmo/Hes*



Photo de groupe avec le président SEV. Les trois meilleurs recruteurs 2015 sont: Nicola Sacco (rangée de derrière, avec les lunettes de soleil), Urs Hunziker (à gauche derrière Giorgio Tuti), Ely Wüthrich (à droite de Tuti).

CFF Cargo présente son plan de démantèlement dans les bureaux

Un poste sur cinq disparaît

Bien que le projet sur les « coûts structurels » porte un nom qui semble relativement inoffensif, il s'agit bel et bien de suppressions de postes d'une toute nouvelle dimension.

CFF Cargo annonce la suppression d'un poste de bureau sur cinq. Un avant-goût de « Rail-Fit »? On s'aperçoit que les divisions des CFF n'auraient en fait pas eu besoin de McKinsey, le professionnel de l'assainissement. Elles se sont empressées d'économiser chacune de leur côté en mettant en œuvre leurs propres programmes de démantèlement. Après l'Infrastructure qui a annoncé depuis longtemps la suppression de 500 postes, c'est au tour de Cargo de présenter sa stratégie. Derrière le gentil titre « coûts structurels » se cache un programme incisif qui prévoit en chiffres absolus la réduction de 145 postes d'ici 2020. Mais on se rend compte de la démesure seulement si l'on sait que ce démantèlement sera effectué parmi un effectif de 650 postes, du moins encore actuellement. Au-

trement dit: un poste sur cinq disparaîtra dans les bureaux de CFF Cargo.

Encore plus bas que le minimum?

« Il y a quelques temps, CFF Cargo nous a affirmé qu'avec la réduction de moitié de l'effectif de l'administration effectuée durant les dernières années, le minimum avait été atteint. Et voilà maintenant que l'entreprise descend en-dessous du minimum », constate le secrétaire syndical Philipp Hadorn, responsable de Cargo au SEV. « Apparemment, il fallait encore presser un peu plus le citron! » Il précise que les postes visés ne sont pas tous à la centrale d'Olten: « Des fonctions administratives dans la surface seront aussi touchées par le démantèlement prévu. » CFF Cargo a informé dans les grandes lignes pour l'instant, c'est pourquoi le SEV n'a pas encore demandé de procédure de consultation. « Lorsque nous saurons plus précisément quels secteurs seront concernés, nous pourrons décider en connaissance de cause de la nécessité d'une consultation » explique Philipp Hadorn. Dans le cadre d'une procédure de consultation

le SEV peut apporter ses propositions, afin d'éviter un démantèlement des postes ou pour l'atténuer. CFF Cargo propose pour sa part une offre de retraite anticipée dès 60 ans, et met avant tout ses espoirs dans la phase de prévention de plusieurs mois qui doit précéder une suppression de postes. Durant cette période, des solutions doivent être trouvées pour les personnes concernées.

McKinsey superflu...

Philipp Hadorn se demande à quoi peuvent bien servir les millions investis pour l'engagement de McKinsey: « Apparemment, les divisions essaient de prouver qu'elles n'ont pas peur des réorganisations radicales. CFF Cargo ferait mieux de se concentrer sur le transfert du trafic et son financement public au lieu de signer son arrêt de mort avec ses constantes restructurations. » Le fait que ce soit la plus petite division, Cargo, qui supprime des postes aussi drastiquement, ne laisse rien présager de bon pour les autres parties de l'entreprise, la division Voyageurs et les secteurs Immobilier et Groupe. *pmo/mv*

ÉDITO

Le contexte précédant le 28 février ressemble à s'y méprendre à ce que nous avons vécu voici deux ans. A l'époque comme aujourd'hui, nous nous sommes engagés pour l'un de nos thèmes centraux. Il y a deux ans c'était FAIF, aujourd'hui c'est la protection des Alpes et le trafic des marchandises par le rail, menacés par un 2^e tube autoroutier au Gothard.

Il y avait aussi en 2014 l'initiative contre l'immigration de masse, maintenant celle de mise en

« De quelle société voulons-nous si d'un côté l'on souhaite se relier à l'Europe avec le Gothard et de l'autre on diabolise tout ce qui nous est étranger, à l'instar de celui qui n'a pas la croix blanche tatouée sur le torse? »

Peter Moor, rédacteur en chef de contact.sev

œuvre. Il y a deux ans nous avons constaté que nous nous étions trop concentrés sur la politique des transports. Et nous en avons tiré les leçons: c'est pourquoi, avec une large coalition, nous nous engageons pleinement contre l'initiative UDC, dite de mise en œuvre de l'expulsion des criminels étrangers. On ne perd certes pas de vue la politique des transports comme le montre clairement ce numéro de contact.sev!

Bien évidemment, en tant que plus grand syndicat du personnel des transports, lorsqu'on parle du Gothard, nous soutenons ce qui est en faveur des transports publics. Et pas comme la Confédération qui, en voulant réaliser un 2^e tube autoroutier, menace justement les transports publics. En tant qu'organisation sociale et syndicale, nous défendons aussi l'Etat de droit et la séparation des pouvoirs. Notre engagement contre l'initiative de mise en œuvre n'a rien à voir avec le fait d'être de gauche ou de droite: c'est une question d'humanité.

Je suis personnellement choqué de voir que des principes acquis depuis des générations sont aujourd'hui menacés par une initiative populaire. Depuis tout petit, j'ai cru qu'en Suisse un humain est humain, indépendamment de son origine; et une grande partie de la société voit les choses ainsi. Certes, des xénophobes il y en a toujours eu et il y en aura toujours. Mais je suis inquiet car jamais comme aujourd'hui on n'a voulu ouvertement violer les principes de « liberté, égalité, fraternité », par le biais d'une votation. Jadis, cela n'aurait jamais été possible. De quelle société voulons-nous si d'un côté l'on souhaite se relier à l'Europe avec le Gothard et de l'autre on diabolise tout ce qui nous est étranger, à l'instar de celui qui n'a pas la croix blanche tatouée sur le torse?

Gothard: un second tube anachronique

Le projet de second tube routier au Gothard constitue à bien des égards un anachronisme suisse. Je note tout d'abord que dans sa rhétorique, il est conforme dans son esprit à la conception des grands réseaux routiers des années 1950–1970: il vise à assurer la fluidité du flux et « désengorger » en est le maître mot. Dans un contexte suisse où la motorisation des ménages décroît et où l'on note un report modal sensible vers le train, cet argument est quelque peu daté.

Mais l'anachronisme va beaucoup plus loin. Pour résoudre l'épineuse question du transit des camions à travers les Alpes, la Suisse inaugurerait dans quelques mois le tunnel ferroviaire de base au Gothard. Grand projet s'il en est, il constitue une concrétisation de l'initiative des Alpes, votée par le peuple il y a 20 ans et qui demandait que le transit par camions soit transféré sur le rail. Pourquoi décider de créer un nouveau tube routier, alors que le tunnel ferroviaire de base aura des effets massifs sur l'accessibilité du Tessin, non seulement du fait du report du trafic poids lourd international, mais aussi parce qu'il mettra Lugano à une heure 10 de Zurich? C'est là qu'intervient l'argument des normes de sécurité. C'est pour mettre le tunnel routier du Gothard aux normes de sécurité que l'on prévoit de construire un second tube: on creuse un nouveau tunnel aux normes, pour pouvoir fermer le

tunnel actuel et le mettre aux normes à son tour. Et lorsque les deux tubes seront traités, il n'y aura qu'une voie de circulation par sens, mais chacune dans un tube...

Le raisonnement de la Confédération prête à sourire: on serait prêt à dépenser des milliards pour un second tube, juste pour pouvoir adapter le tunnel du Gothard aux normes de sécurité sans avoir à le fermer pendant les travaux?

Mais au-delà du jeu politique, c'est le manque de vision prospective qui frappe.

Depuis une vingtaine d'années en Suisse se développe un ensemble de nouvelles formes de déplacements. Il s'agit de la pendularité de longue distance (travailler loin de son domicile), de la bi-résidence (avoir deux domiciles, dont un proche de son travail). Avec les potentiels de vitesse procurés par les transports rapides et Internet, il est désormais possible de combiner au quotidien la

fréquentation de lieux d'activités qui étaient spatialement impossibles à agencer auparavant, comme

par exemple travailler à Lucerne et habiter au sud des Alpes. Ainsi, la nouveauté de ces mobilités tient au fait qu'elles permettent d'une certaine manière d'annuler la distance. La vitesse et les réseaux de communications ont ainsi donné au territoire une propriété de réversibilité qui rend les ménages plus sédentaires au plan résidentiel.

L'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard aura pour effet de renforcer cette tendance, à la manière dont la région de Brigue et de Viège s'est développée à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg il y a quelques années. En doublant le tunnel routier du Gothard, on ne fera que multiplier ces pratiques... veut-on faire du Tessin la grande banlieue sud de Zurich? Avec les réseaux ferroviaires et autoroutiers dont dispose la Suisse, son territoire se trouve profondément transformé et devient progressivement une grande région urbaine fonctionnelle: on déménage de moins en moins souvent lorsqu'on trouve du travail à 100 km de son domicile. Au moment de voter sur le 2^e tube routier du Gothard, il faut se poser la question: voulons-nous encore soutenir et renforcer cette tendance?

Vincent Kaufmann, Laboratoire de Sociologie Urbaine,
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne



Votation cantonale

Une opportunité unique pour Neuchâtel

Le canton de Neuchâtel vise un financement du RER et de la ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel par la Confédération. Première étape, il faut que les citoyens disent oui le 28 février.

L'état de la ligne actuelle entre les deux grandes villes neu-

châteloises implique un assainissement profond de l'infrastructure, une intervention estimée à plus de 400 millions de francs. Après l'échec du projet TransRun en septembre 2012, les Neuchâtelois proposent désormais une stratégie différente, tenant davantage compte des régions.

Le projet sur 4 piliers
Intitulée «Neuchâtel Mobilité

2030», la stratégie cantonale vise en effet le rassemblement des régions et des agglomérations du canton tout en concrétisant la complémentarité des modes de transports au travers de quatre piliers:

- le RER neuchâtelois
- les routes nationales
- les routes cantonales
- la mobilité douce.

Inscrite dans la durée et planifiée sur les vingt prochaines

années, cette stratégie concerne l'ensemble du territoire neuchâtelois pour lequel les attentes en matière d'organisation et de développement sont grandes. Plusieurs projets concrets en font partie: la ligne ferroviaire directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, la jonction ferroviaire Bôle–Corcelles, les contournements autoroutiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds, la res-

tauration des routes cantonales ou encore la RC1310 entre La Sagne et Les Ponts-de-Martel. En matière de mobilité douce, il s'agit de favoriser sa culture et de développer les infrastructures d'importance cantonale. Collègues neuchâtelois, n'oubliez pas de dire oui à la mobilité le 28 février prochain!

comm./Hes

Transports Martigny et Régions

CCT nécessaire à TMR

L'action demandant une CCT à TMR (voir l'article en page 20) a été l'occasion pour le secrétaire syndical SEV Tony Mainol-

fi, la présidente de section Béatrice Rieder, la secrétaire Emilie Michellod et la vice-présidente SEV Barbara Spalinger

d'aller à la rencontre des conducteurs, du personnel des gares, de la maintenance et de l'Infrastructure. **vbo**



À LA SAUCE BOLÒ

RER, TMR, RailFit: Bon appétit!

Les fêtes de fin d'année ne sont plus qu'un lointain souvenir et les menus riches en vitamines et en matières grasses ont été digérés depuis belle lurette. Début 2016, ce sont d'autres belles recettes que la base du SEV a décidé de concocter à ces directions dont les menus frisent l'indigestion, voire suscitent le dégoût...

A commencer par les Transports de Martigny et Régions qui demeure la dernière ETC à ne pas avoir de convention collective de travail. La section TMR a multiplié les essais ces dix dernières années. Elle a remis le couvert le 28 janvier. Forte du soutien de la base, elle invite la direction à se mettre à table pour élaborer un dîner presque parfait. C'est bien connu, pour qu'un partenariat social soit goûteux faut au moins être deux...

Si du côté des TMR, le SEV cherche à cuisiner en harmonie avec la direction, avec les CFF il s'agit plutôt de remplir les assiettes. C'est plutôt le régime minceur que l'ex-régie fédérale a concocté pour sa base avec comme nom de code: RailFit. Avec plus de 1000 postes supprimés à l'horizon 2020 alors que le trafic ne cesse d'augmenter, il semble que la balance perde pied, que le gras soit en bas de la pyramide. Pas dupe, la base syndicale a lancé une pétition contre RailFit parce que l'austérité ne fait pas recette et qu'elle n'entend pas se faire manger toute crue. Si le chef devait maintenir son menu, nul doute qu'il dégusterait... Ceux qui dégustent déjà, ce sont les responsables du Léman Express, ce magnifique projet transfrontalier qui mêle cuisine française, vaudoise et genevoise. Et dans ce dossier, on inverse les rôles: les cuisiniers de la SNCF et des CFF peuvent admirer les cuistots-orfèvres des syndicats suisses (SEV et VSLF) et français (CGT et Sud rail) dont le menu unitaire a déjà accouché d'une action commune menée aux Eaux-Vives avec quelque 70 militants fin novembre. C'était l'amuse-bouche. Alors que les mets sont certes fort divers de part et d'autre de la frontière, la grande différence réside surtout dans la façon de les servir. Tout en subtilité d'une part, façon tarte à la crème de l'autre...

Ce menu commun auquel sont conviés les responsables CFF et SNCF n'est pas le fruit d'un travail récent et précipité. Non, c'est le résultat d'une collaboration entamée il y a plusieurs années pour choisir chaque ingrédient méticuleusement pour qu'il se marie à merveille selon que la sauce soit française ou suisse.

Et cerise sur le gâteau, la mayonnaise a pris. Et bien pris. Et la date d'échéance n'est pas pour demain. Largement de quoi donner la juste saveur à l'exploitation du RER franco-valdo-genevois. Messieurs et Mesdames des directions, bon appétit!

Vivian Bologna



L'initiative de mise en œuvre musellerait des syndicalistes sans passeport suisse comme Manuel Avallone



Manuel Avallone, vice-président SEV, responsable des dossiers CFF.

« Pour un syndicaliste, le risque serait important »

L'initiative de mise en œuvre est un instrument d'intimidation face aux résidents suisses sans passeport à croix blanche. Ils seraient par exemple déjà menacés d'expulsion, s'ils se retrouvaient en marge d'une bagarre, dans une confrontation pacifique avec la police ou encore liés à une intrusion d'un domicile ayant occasionné des dégâts matériels. Ainsi, la participation à une action SEV pourrait se révéler risquée.

■ **contact.sev:** As-tu, toi qui es un secondo sans passeport suisse et un syndicaliste engagé, un risque particulièrement élevé d'être expulsé, si l'initiative UDC devait passer?

Manuel Avallone: Oui. Si on colle à nouveau des autocollants sur des locomotives, par exemple. On parlerait alors d'intrusion causant des dommages matériels. Le juge pourrait estimer que les militants SEV sont entrés dans les dépôts sans autorisation et que

l'adhésif a endommagé la peinture des locomotives. Et même si je n'ai pas touché personnellement aux locomotives, je serais responsable de l'action en tant que vice-président. Cela ne suffirait pas à me faire expulser, puisque je n'ai pas été jugé durant les dix dernières années avec emprisonnement ou amende à la clé. Mais si je suis ensuite impliqué dans une autre action ou manifestation et qu'il y a une bagarre avec du personnel de la sécurité ou que je ne suis

« L'initiative crée une énorme inégalité entre les personnes ayant le passeport suisse et celles qui ne l'ont pas. »

pas exactement les directives de la police, je risque l'expulsion automatique. Sans parler de si je m'enchaîne à une locomotive...

■ **Ne pourrais-tu pas alors porter l'affaire devant le Tribunal fédéral avec l'aide de la protection juridique SEV? Au moins, il y aurait un effet suspensif...**

Oui, et le Tribunal fédéral pourrait alors automatiquement confirmer mon renvoi, même s'il est totalement disproportionné, puisque le juge devra appliquer l'article fédéral constitutionnel de l'initiative de mise en œuvre à la lettre.

■ **Tu pourrais alors aller jusqu'à Strasbourg.**

Comme l'initiative dit que les dispositions d'expulsion priment sur les normes du droit international qui ne sont pas impératives, je ne suis pas certain que la Suisse fasse cas d'une plainte déposée devant la Cour européenne des droits de l'homme à Strasbourg, si celle-ci juge ma plainte recevable après des années de procédure. Il n'est pas non plus certain que cette procédure ait un effet suspensif. Et le fait d'avoir déjà un pied dehors serait difficile à vivre psychologi-

quement. Si je devais vraiment quitter la Suisse, j'aurais de grosses difficultés à trouver du travail en Italie ou en Espagne. Je suis né ici et je ne suis allé dans ces pays que pour les vacances. Ma patrie, c'est la Suisse. Je suis un Suisse sans passeport à croix blanche.

■ **Ne pourrais-tu pas obtenir le passeport suisse? Sinon, tu ne pourrais quasi plus exercer ton métier actuel.**

Ce serait une solution, oui, car j'aurais de grands risques en tant que syndicaliste professionnel. Mais la naturalisation ne change rien au fait que cette initiative empiète les droits élémentaires de notre Etat constitutionnel. Notamment le droit qu'un tribunal vérifie la proportionnalité d'une peine. Cette initiative est un instrument d'intimidation pour les personnes concernées, les menaçant d'expulsion même pour des délits mineurs, par exemple si ces personnes s'engagent pour défendre leurs droits dans des actions syndicales ou des manifestations. Le message ne peut pas être plus clair: taisez-vous et obéissez!

■ **L'initiative limite donc les droits des résidents sans passeport suisse, de se dé-**

fendre contre l'exploitation à la place de travail?

Exactement. L'initiative va à l'encontre de ce droit et d'autres droits de base de ces personnes n'ayant pas de passeport suisse. C'est déjà difficile pour elles actuellement de se défendre contre l'exploitation au travail car elles risquent la perte de leur job et de leur permis de séjour. L'initiative les met dans une situation encore plus pénible et leur enlève quasi tout moyen de se défendre. Si une rixe ou des lésions corporelles simples peuvent les faire expulser, ils devront alors se laisser faire si quel-

DEUX CATALOGUES DE DÉLITS

L'initiative de mise en œuvre contient dans le premier catalogue des délits dits moyennement graves à graves, qui mèneraient automatiquement à un renvoi d'au moins 10 ans du territoire suisse. Il y a des délits relativement mineurs qui sont pourtant cités dans cette liste, comme l'effraction et les dommages à la propriété. L'abus en matière d'assurances sociales et d'aide sociale est une nouvelle infraction qui mène à une expulsion directe, ce que qualifie Marc Spescha de totalement disproportionné: « Ainsi, un secondo qui n'a pas de travail et reçoit de l'argent du chômage serait expulsé automatiquement pour au moins 10 ans s'il travaille par exemple deux samedis comme livreur de pizzas pour un ami et qu'il reçoit 400 francs en fin de mois sans annoncer ce gain intermédiaire à sa caisse de chômage. Le fait qu'il vive en Suisse depuis toujours, qu'il ait une femme et deux enfants et qu'il ait payé la facture de dentiste de sa fille avec cet argent n'est pas pris en compte et ne pourrait pas empêcher l'expulsion. »

Un deuxième catalogue cite des infractions mineures qui mèneraient à l'expulsion automatique (interdiction du territoire suisse durant 5 à 15 ans), si la personne a déjà été condamnée au cours des dix années précédentes avec à la clé une peine pécuniaire ou privative de liberté, même s'il s'agissait d'une brouille.

Fi/Hes

BIO

Manuel Avallone est né en Suisse en 1962, d'un père italien et d'une maman espagnole. Il est donc un secondo. Il a grandi à Thoun, a appris les métiers de dessinateur en bâtiment et de maçon. De 1985 à 1986, il a travaillé dans l'aide au développement au Nicaragua. En 1987, il est devenu secrétaire syndical du SIB dans l'Oberland bernois. De 1991 à 1993, il s'est formé comme enseignant primaire, métier qu'il a exercé parallèlement à son travail au SIB. En 1999, il est entré au SEV, syndicat dont il est vice-président depuis 2008. Il vit avec sa compagne à Berne.



Manuel Avallone en mars 2006 lors d'une manifestation à Bienne, contre le démantèlement dans les Ateliers CFF: une action de lutte trop risquée si l'initiative passe.

qu'un les agresse, s'ils veulent rester en Suisse. Car ils risquent sinon d'être jugés. Ils seront des cibles faciles puisque l'initiative les prive de leurs droits. Cette initiative crée une énorme inégalité entre les personnes ayant le passeport suisse et celles qui ne l'ont pas, puisque ces dernières seraient jugées uniquement sur leur passeport et non pas sur leur situation personnelle. Durant l'apartheid en Afrique du Sud, c'était la couleur de peau le critère principal...

■ Les agressions et autres délits doivent tout de même être punis, non?

Bien sûr. Les délits doivent être jugés, quel que soit l'auteur. Le problème ici, c'est que l'expulsion est une pénalité en plus, qui ne concerne que la personne sans passeport suisse. Le problème avec cette initiative, c'est que les personnes non suisses seraient punies de 5 à 15 ans d'expulsion du territoire pour des délits mineurs: ce sont des punitions très dures. Si je devais être expulsé, ma vie serait détruite. C'est totalement disproportionné pour des délits mi-

neurs. C'est exactement ce que veut l'initiative, puisque les juges ne seraient plus à même de corriger cette disproportionnalité. Cela viole un principe fondamental.

■ Est-ce que cette initiative est aussi dangereuse pour les citoyens au passeport suisse?

Oui. L'intimidation faite ainsi aux travailleurs sans passeport suisse affaiblit directement les syndicats. Si le principe de base dit de proportionnalité n'est plus valable et que c'est accepté dans les mœurs, alors dans peu de temps, d'autres minorités seront dans le viseur de l'UDC, comme les personnes handicapées, les chômeurs ou encore les bénéficiaires de l'aide sociale. D'un point de vue syndical, ça signifie concrètement que si certains ne peuvent pas se défendre contre de mauvaises conditions de travail, la pression est d'autant plus grande sur les autres. *Markus Fischer/Hes*

**Un contrôle de police, quelques instants de somnolence au volant, sans alcool ni accident: cela entraîne déjà une inscription au casier judiciaire.*

Expulsion automatique du pays même en cas de délits mineurs

L'initiative de mise en œuvre cite des délits mineurs* qui peuvent très bien arriver lors d'actions ou de manifestations syndicales, comme des infractions pénales menant à une expulsion automatique, en cas d'existence d'un casier judiciaire.

■ **Violation de domicile en relation avec les infractions de dommages à la propriété ou de vol:** « Si Manuel Avallone entre dans un bâtiment CFF sans y être autorisé, lors d'une action SEV, cela revient à une violation de domicile. Et s'il spraye « Non à Railfit 2030 » sur une fenêtre, c'est un dommage à la propriété, même s'il réalise un très beau graffiti! », explique l'avocat zurichois Marc Spescha.

■ **Violence ou menace contre les autorités et les fonctionnaires:** si les CFF appellent la police en raison d'une action SEV, Manuel Avallone est coupable d'un délit s'il ne se laisse pas mettre dehors de suite, s'il se défend quelque peu. « Entraver le travail des autorités suffit déjà », explique Marc Spescha, « par

exemple, si on se défend contre l'expulsion du bâtiment en donnant des coups de pied. »

■ **Lésions corporelles simples ou rixe:** si on en vient aux mains lors d'une manifestation, par exemple avec les manifestants opposants ou avec le personnel de la sécurité privée, ça peut vite dégénérer en bagarre. Manuel Avallone, en tant qu'organisateur, peut être amené à négocier ou arbitrer. « On entend par rixe une confrontation d'au moins trois personnes qui se donnent des coups, indépendamment du fait que ce soit dans le but d'attaquer ou de se défendre », explique Marc Spescha. « Tout participant est condamnable, même s'il se retire de la bagarre très rapidement ». Et les *lésions corporelles simples* peuvent être des blessures relativement légères.

Est-ce que les personnes sans passeport suisse risquent aussi une expulsion lors d'une manifestation qui entrave la circulation?

Dans l'initiative de mise en œuvre, on ne trouve rien à ce pro-

pos (les initiants n'y ont tout simplement pas pensé). Dans le **projet d'application de l'initiative sur le renvoi des criminels étrangers (acceptée par le Parlement)**, il y a quelque chose à ce propos: le nouvel article 66a du code pénal cite l'entrave qualifiée de la circulation publique et l'entrave intentionnelle au service des chemins de fer comme infractions menant à l'expulsion. « Qualifiée » signifie que la personne met sciemment des gens en danger. Le juge peut exceptionnellement renoncer à une expulsion lorsque celle-ci mettrait l'étranger dans une situation personnelle grave et que les intérêts publics à l'expulsion ne l'emportent pas sur l'intérêt privé de l'étranger à demeurer en Suisse. La loi d'application prévoit en effet une clause de rigueur (principe de proportionnalité). C'est la différence essentielle avec l'initiative de mise en œuvre, qui exige une expulsion automatique de la part du juge, en présence des faits. *Fi/Hes*

Cure d'amaigrissement des CFF: la pétition lancée par les sections SEV a du succès auprès des collègues

Les sections SEV sur le terrain



Valérie Solano auprès du personnel de nettoyage à Genève.

Lundi 1^{er} février, les sections CFF romandes sont allées sur le terrain avec les secrétaires syndicaux et le coach des sections pour récolter des signatures contre RailFit qui prévoit de supprimer plus de 900 postes aux CFF.

De Genève à Lausanne en passant par Fribourg, les sections romandes des CFF sont allées à la rencontre du personnel pour faire signer la pétition contre RailFit.

Ce texte demande notamment le maintien des postes nécessaires pour pouvoir faire son travail correctement. Alors que le trafic augmente et qu'il poursuivra sa croissance, les CFF veulent sabrer dans le per-

sonnel en supprimant plus de 900 postes à l'horizon 2020. La pétition connaît un franc succès puisque plusieurs centaines de paraphe ont déjà été récoltés. Cette présence du SEV sur le terrain permet aussi de sentir le pouls dans tous les secteurs. Les réorganisations perpétuelles et les pertes de savoir et de temps qu'elles engendrent contrarient le personnel qui répète à l'envi que la direction est éloignée de sa base.

Lundi, nombre de personnes rencontrées ont aussi fait part de méthodes de gestion du personnel indéfendables où l'humain est traité comme moins que rien.

La réhumanisation des chemins de fer est indispensable. C'est l'autre message de la base et du SEV.

vbo



Francis Rich dans les bureaux de Genève ou près des collègues de la manœuvre.



Jean-Pierre Etique et Baptiste Morier étaient à Denges, en visite chez les gens du triage.

pour contrer RailFit



Au Centre d'entretien genevois la bonne humeur est de mise...



Jean-Pierre Etique à la prise de service à Lausanne Triage.



Baptiste Morier en conversation avec Mile Trpkovski, membre du comité RPV Lausanne Triage.

Non au deuxième tube routier au Gothard

«Le peuple suisse a investi 20 milliards dans les NLFA. Un investissement supplémentaire au Gothard ferait concurrence aux NLFA et réduirait leur rentabilité.»

Andrea Hämmerle, ancien Conseiller national et membre SEV



Ce deuxième tube est un vrai leurre

Pour la votation sur la réfection du tunnel du Gothard une seule chose est sûre: le tunnel routier doit être assaini. Toute autre assertion déclenche une multitude d'avis différents et d'allégations ainsi que beaucoup d'insécurité et de déclarations contradictoires. Pour un citoyen ou une citoyenne responsable, la seule solution est donc de refuser le projet mis en vote en mentionnant: «Retour à l'expéditeur!» Car ce qui nous est présenté comme une simple adaptation de la loi n'est rien d'autre qu'une tentative d'imposer dans la Constitution ce deuxième tunnel routier qui a déjà été plusieurs fois refusé.

Officiellement, la question posée dans le cadre de la votation est la suivante: est-on pour ou contre la «modification du 26 septembre 2014 de la Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (réfection du tunnel routier du Gothard)». Si l'on avait voulu présenter les choses franchement, n'aurait-on pas demandé: «Est-ce qu'un deuxième tube routier doit être percé au Gothard?» Mais parce que les citoyens suisses ont déjà par trois fois refusé ce tunnel, on essaie de le camoufler dans une phrase un peu compliquée.

Les questions primordiales n'ont pas de réponse

La réfection du tunnel routier du Gothard mentionnée dans la question soumise au vote est vraiment nécessaire. Mais les autres questions à se poser sont: quand? comment? et à quel prix? Ce sont des questions centrales qui devraient être clarifiées avant la votation. Or cela n'est pas le cas. Non seulement des études présentant toutes sortes de résultats différents sont publiées par divers groupes d'intérêts mais en plus, l'Office fédéral des routes (OFROU) présente

régulièrement des chiffres et des faits nouveaux.

La partie la plus triste de cette comédie dramatique est jouée par la conseillère fédérale Doris Leuthard: elle était tout d'abord une adversaire du deuxième tube puis elle a soudain changé de camp et la construction du deuxième tube est devenue partie intégrante d'un projet de prestige personnel. Son parti, le PDC, est d'un avis partagé, c'est pourquoi elle a repoussé la votation après les élections fédérales. Mais ceci pourrait avoir un effet boomerang: les incohérences du projet de votation et la faiblesse des arguments en faveur d'un deuxième tube apparaissent de plus en plus clairement au fil des discussions. Afin de dissimuler ces lacunes, on présume que la conseillère fédérale a même interdit d'émettre des avis contraires: le CEO des CFF ne doit pas être obligatoirement pour le deuxième tube, mais il ne peut pas non plus dire quoi que ce soit contre. Parmi le Conseil d'administration, seul le président a le droit de parler, tous les autres membres ont l'interdiction de prendre la parole à ce sujet (le représentant du personnel au Conseil d'admini-

nistration des CFF Andrea Hämmerle a cependant bravé cette interdiction et s'est exprimé contre la construction d'un deuxième tube, cf. interview en page 12). Parmi les femmes PDC, Doris Leuthard est entretemps parvenue à obtenir un consentement en faveur du deuxième tube.

Sécurité aussi sans tunnel, lien assuré avec le Tessin

Deux arguments sont surtout mis en avant dans la campagne de votation en faveur d'un deuxième tube: la sécurité, et le lien entre le Tessin et le reste de la Suisse. Toutefois, les deux arguments sont discutables: la sécurité serait certes un peu meilleure à l'intérieur du tunnel si le trafic s'effectuait dans un seul sens et sur une seule voie; mais seulement si le système de compte-gouttes est conservé (ce qui est prévu) et si le trafic n'augmente pas. Une augmentation du trafic est cependant plus que probable puisqu'il y aura extension de la capacité de la route, et c'est là que le bât blesse! Selon une étude du bureau de prévention des accidents, une augmentation du trafic de seulement 3% annulerait tout effet positif sur la sé-

curité. S'il s'agit véritablement d'augmenter la sécurité, nous pouvons trouver des solutions meilleures, plus efficaces, plus rapides et moins chères (voir encadré).

D'autre part, ce n'est pas vrai que le Tessin serait coupé des autres cantons suisses sans le deuxième tube: la liaison sera en tout temps assurée que l'on soit à pied, avec un véhicule privé (vélo, moto, voiture), en camion, en train naturellement, ou même en avion. Grâce au ferroutage, le lien à travers le Gothard sera même meilleur qu'avec un chantier pour la construction d'un deuxième tube et une fermeture du tunnel routier qui pourrait être malgré tout nécessaire (nous avons présenté le ferroutage de manière détaillée dans le *contact.sev* 20/2015.) Pour couronner le tout, l'OFROU trouve soudain que la réfection d'urgence qui entraînerait la fermeture du tunnel n'est plus nécessaire... Pourrait-on parler d'une planification bâclée et peu crédible?

Torpillage des NLFA

Il y a eu à redire contre la réfection du tunnel routier. Mais on ne peut tout de même pas en profiter pour étendre en

catimini la capacité de la route, portant ainsi atteinte à la Constitution. Et cette capacité ne pourra qu'augmenter avec un tunnel supplémentaire. Les partisans du deuxième tube le savent très bien, par exemple le conseiller national Ulrich Giezendanner qui, tel le prophète, annonce qu'avec la construction d'un deuxième tube, les bouchons d'été au Gothard seront bientôt de l'histoire ancienne. Comment cela serait-il possible sans augmenter la capacité? Un deuxième tube attirerait indubitablement plus de trafic, et cela occasionnerait de nouveaux bouchons au Gothard mais aussi ailleurs sur le réseau routier suisse. (La fin des bouchons au Gothard a déjà été promise avant l'ouverture du tunnel autoroutier en 1980. Nous savons ce que cela a donné.)

Pollution programmée

Le Tessin souffre aujourd'hui déjà du trafic à moteur, surtout celui des poids-lourds. La pollution de l'air atteint parfois des seuils critiques et le bruit réduit la qualité de vie le long de l'autoroute. Le trans-



La construction d'un deuxième tube au Gothard transformerait la Suisse en couloir infernal avec un déferlement de camions en transit sur la route au lieu du rail.

D'autres solutions, meilleures qu'un deuxième tube, pour assurer la sécurité dans le tunnel du Gothard

Rappelons-nous le terrible incendie du 24 octobre 2001 dans le tunnel du Gothard qui s'est soldé par le décès de 11 personnes. Cette catastrophe sert aujourd'hui d'argument en faveur du deuxième tube. Avec raison?

L'accident a eu lieu à cause d'un chauffeur de camion en état d'ébriété qui a touché la paroi du tunnel et s'est retrouvé sur la voie opposée, où un camionneur qui venait en sens inverse a tenté de l'éviter, causant «seulement» une collision latérale. Suite à cela, l'un des deux réservoirs des camions s'est fendu et l'essence s'est répandue sur la route. Puis un câble électrique endommagé a causé un court-circuit et le mélange de diesel et de gaz dans l'air a pris feu. Les deux camions se sont trouvés pris dans les flammes et le feu s'est très vite répandu à sept autres véhicules. Le manque d'air a conduit au décès du chauffeur qui a causé l'accident et de dix autres automobilistes. Bref, la catastrophe n'a pas été causée par une collision frontale! Il en va de même pour l'incendie de

1999 dans le tunnel des Tauern en Autriche: dans ce tunnel de 6,5 km de long, qui à l'époque ne comptait qu'un seul tube, roulait très tôt le matin un camionneur très fatigué. Il a foncé dans une colonne de voitures arrêtées et les voitures se sont embouties les unes les autres, puis un autre camion a été touché, qui transportait un chargement de sprays hautement explosifs. Douze personnes ont perdu la vie dans ce terrible incendie.

Les accidents graves ne sont pas à exclure même s'il n'y a pas de trafic en sens inverse. Citons l'exemple du drame de Sierre où, dans un tunnel à quatre voies et deux tubes séparés, 28 passagers d'un bus ont péri en mars 2012. On n'a jamais pu déterminer les causes mais l'aire de stationnement d'urgence (dans une légère courbe le bus a heurté la paroi de droite du tunnel puis percuté le mur terminant l'aire de stationnement) et la grande vitesse du bus (presque 100 km/h) ont fortement contribué à la violence de l'impact. Dans le tunnel du Mont-Blanc entre la France et

l'Italie, un camion a aussi pris feu en 1999, causant 41 morts. Concernant l'accident du Gothard, la mauvaise aération a été critiquée, ainsi que le nombre insuffisant de niches anti-incendies et une organisation catastrophique des compagnies de secours.

La plupart des automobilistes ont peur surtout des collisions frontales et des incendies lorsqu'ils traversent un tunnel, mais ce ne sont cependant pas les seuls dangers. L'argument principal des partisans du 2^e tube, la sécurité, n'est pas recevable. Certes, un deuxième tube dans lequel le trafic serait limité à une seule voie (comme cela est prévu pour l'instant) augmenterait un peu la sécurité. Mais le tunnel routier du Gothard est aujourd'hui déjà beaucoup plus sûr qu'à l'époque de l'incendie. L'aération a été améliorée, les véhicules en surchauffe sont détectés automatiquement par des «portails thermiques» devant les deux entrées du tunnel et ils sont interceptés (le portail sud est en fonction depuis 2013 et le portail nord depuis quelques

semaines). Le système de compte-gouttes règle le nombre de camions qui empruntent le tunnel. Grâce à ces mesures, le nombre d'accidents dans le tunnel a pu être maintenu en dessous de la dizaine alors qu'auparavant, on dénombrait jusqu'à 68 accidents. Et heureusement, pour la plupart des accidents, il ne s'agit que de tôles froissées.

Le système de compte-gouttes contribue fortement à limiter les accidents car le plus grand des dangers reste la densité du trafic. En d'autres termes: moins de trafic = moins d'accidents... quoi de plus logique! Le mieux pour gagner en sécurité serait donc de réaliser un transfert conséquent du trafic de la route au rail. Aujourd'hui déjà, certains chargements dangereux par exemple ne peuvent être transportés à travers les Alpes que par le rail, ceci aussi bien au Gothard que dans les autres voies transalpines, et les choses doivent rester ainsi, entre autres pour éviter un retour vers la route, comme l'écrit le Conseil fédéral. On pourrait

encore augmenter la sécurité en installant une glissière de sécurité centrale escamotable, en introduisant (et en la rendant obligatoire à l'avenir) une meilleure base technique des véhicules comme par exemple les systèmes d'alerte de franchissement de ligne et de distance, et en limitant la vitesse (aujourd'hui la limite est fixée à 80 km/h, avec une vitesse maximale de 60 km/h la traversée serait prolongée de 4 minutes). Par contre, un nouveau tunnel aurait des répercussions négatives sur la sécurité car une augmentation du trafic signifierait plus d'accidents. Et comme le deuxième tunnel ne serait pas utilisé à double sens seulement durant l'assainissement mais aussi lors de perturbations de l'exploitation ou en cas d'accident dans un des tubes, des collisions seraient envisageables car les automobilistes seraient surpris de voir tout à coup des voitures venir en sens inverse.

pan/mv

Suite de la page 10

fert du trafic est la bonne solution. Grâce au nouveau tunnel ferroviaire, le Tessin se rapproche de la Suisse allemande. Il s'agit de saisir cette chance de développer le tourisme et d'éviter de détériorer les lieux par une recrudescence des nuisances.

Réserve de capacité

Le tunnel actuel a une capacité de 1000 unités de voitures particulières par heure, un camion équivalant à 3 unités. Le système de comptegouttes laisse passer au maximum 150 camions par heure et par sens de traversée, la capacité est donc de 5000 camions par jour. En 2014, il y a eu en moyenne 2257 camions par jour, le tunnel n'est dès lors pas complètement saturé aujourd'hui. La situation est problématique à certaines périodes comme les départs en vacances. Mais sur certaines autoroutes de Suisse et dans quelques agglomérations, le problème est bien pire qu'au Gothard. Si l'on réfléchit à long terme, pourquoi donner l'argent au Gothard alors qu'il y a d'autres endroits où des problèmes plus grands ne trouvent pas de solution par manque de moyens financiers?

Le deuxième tube existe déjà

Le tunnel de base du Gothard sera inauguré en juin, le deuxième tube existe donc déjà! On se réjouit beaucoup de l'ouverture de ce tunnel, la ruée sur le voyage inaugural le montre. Il s'agit donc de garder son sang-froid: seul un Non le 28 février nous donnera une vraie chance d'apprécier les répercussions du nouveau tunnel ferroviaire et de planifier sérieusement la réfection du tunnel routier. Le projet soumis au vote n'a pas été préparé avec sérieux. Les cheminots aussi se réjouissent de l'ouverture du tunnel des NLFA, c'est pourquoi ils disent Non au deuxième tube routier!

Peter Anliker/mv

Trois questions à Andrea Hämmerle

« Un projet anticonstitutionnel »

Andrea Hämmerle n'accepte pas de se taire. Des membres SEV ont critiqué le fait qu'il ne se déclare pas contre le deuxième tube. Il ne peut laisser passer cela.

■ **contact.sev: Andrea Hämmerle, tu fais certainement partie des opposants au deuxième tube au Gothard, en tant que cofondateur de l'Initiative des Alpes. Qu'est-ce qui t'a décidé à t'exprimer malgré les directives très claires appelant les membres du Conseil d'administration des CFF à ne pas s'exprimer à ce sujet?**

Andrea Hämmerle: Je suis cofondateur de l'Initiative des Alpes, ancien conseiller national et politicien spécialisé dans les transports. Je suis maintenant un citoyen et c'est en tant que citoyen que je m'exprime à propos du deuxième tube. Non pas en tant que membre du Conseil d'administration des CFF. C'est le président qui est responsable de communiquer les décisions du Conseil d'administration.

■ **Quel est selon toi l'argument le plus flagrant en défaveur de ce projet?**

Il y a trois arguments principaux: premièrement, le deuxième

me tube augmente considérablement les capacités, et cela va à l'encontre de la Constitution. C'est une autre question de savoir si on en a l'utilité, ce qui est certain c'est que ça augmente la capacité. Deuxièmement, la Suisse a investi 20 milliards dans la NLFA. Et un investissement supplémentaire au Gothard concurrencerait sa rentabilité. Troisièmement la pression pour ouvrir le deuxième tube après l'assainissement serait énorme, au niveau politique, aussi bien en Suisse qu'en Europe.

■ **Pour toi, en tant que Gri-son, il serait pourtant**

mieux que tous les camions ne passent pas par le San Bernardino!

Je pense en premier lieu au niveau national et à long terme, et non pas dans une optique uniquement grisonne. Je suis aussi convaincu que le canton des Grisons ne profiterait pas, à long terme, d'un nouveau tube au Gothard.

pan/Hes

Andrea Hämmerle, 69 ans, est juriste et paysan bio et vit à Pratval (GR). De 1991 à 2011, il a été conseiller national. Il est membre du SEV et représentant du personnel au Conseil d'administration des CFF.

COMMENTAIRE

Inutile, malhonnête et trop cher

Il est rare qu'un projet aussi peu mûr arrive en votation. On parle ici du changement de loi qui permettrait la construction d'un second tube routier au Gothard. Et ce, bien qu'il soit déjà passé dans les deux chambres. On discute sur des bases qui changent toujours, et l'estimation des coûts y relative est également très variable. Alors que la discussion s'oriente sur le sens et la constitutionnalité d'un tel projet, des idées quelque peu fantasques arrivent maintenant dans la presse, comme par exemple le réseau souterrain de transports marchandises. Ou encore l'idée assez ancienne d'utiliser une route alternative prévoyant un tunnel bien plus court, partant d'en dessus d'Hospental. Ce sont bien sûr des réflexions intéressantes d'ingénieurs. Mais le fait est que le tunnel de base ferroviaire entrera en

service dans quelques mois. Même l'Office fédéral des routes a estimé que l'on pouvait encore attendre un peu pour assainir le tunnel routier. En utilisant intelligemment ce temps à disposition pour accumuler des infos sur différentes expériences. Pour une politique de transport efficace. Et pour un projet d'assainissement conforme à la Constitution, sans augmentation de la capacité. Le SEV s'est prononcé pour cette option. C'est aussi la position de la base du syndicat. Ce mardi 2 février, de nombreux membres ont pris part à une grande distribution de flyers dans les gares, pour appeler à voter non.

Peter Anliker/Hes

En faveur de la Léventine et du canton d'Uri

Dire non, pour maintenir la ligne de faite du Gothard

Avec l'ouverture programmée du tunnel de base du Gothard, on se demande toujours ce qu'il va advenir de la ligne de faite. Bien que peu de monde ait pour l'instant proposé sérieusement la fermeture de cette ligne, il y a bien sûr des préoccupations en particulier au niveau des coûts pour l'entretien des voies et l'exploitation de cette ligne de montagne. Le numéro de janvier de la «Schweizer Eisenbahn-Revue» cite l'Office fédéral des transports qui fait la sourde oreille à toute demande de subvention des CFF. La baisse du trafic consécutive à l'ouverture du tunnel de base fera inévitablement décroître les recettes de la ligne de faite augmentant de fait la pression pour une maîtrise des coûts.

Il va de soi qu'une hausse du trafic, et donc des recettes, feraient disparaître ces inquiétudes. Une hausse des recettes par exemple grâce à la mise en place du transfert des marchandises de la route au rail, avec le recours nécessaire à la ligne de montagne. Pas besoin d'être prophète pour imaginer que l'augmentation de l'infrastructure routière favoriserait d'autres réflexions et la ligne de faite en ferait les frais. Pas besoin non plus d'être magicien pour imaginer quelles en seraient les conséquences pour la Léventine et la vallée de la Reuss, notamment pour l'emploi dépendant de l'exploitation de la ligne de faite. Voici donc, si besoin, un ultérieur argument pour glisser dans les urnes un NON au 2^e tube autoroutier.

Gi/Hes

La journée de la navigation à Lucerne

Alors quel uniforme ?

Outre les points habituels de l'ordre du jour, la Journée de la navigation s'est penchée sur les premières expériences avec le Swiss-Pass et les uniformes. La visite du «MS 2017» en construction a constitué le «bouquet».

Barbara Schraner (ZSG), responsable de branche avec Patrick Clot (CGN), – ce dernier a dû déclarer forfait cette fois pour cause de «ménisque récalcitrant» – et Roger Maurer, secrétaire, ont eu le plaisir de saluer des délégués de toutes les sections de marins, du Léman au lac de Constance, des mers intérieures de Suisse allemande et de Suisse romande jusqu'au deux lacs tessinois. Le programme était riche d'un intéressant mélange de thèmes, pour le plus grand intérêt des professionnels de nos lacs.

Sur le chemin du «MS 2017»

Visite de chantier

Pour les participants et participantes à la journée de la navigation, la visite du chantier naval a été un régal particulier.

Dans un poème, Wolf Biermann écrit «le travail au chantier naval donne le moral». Mais pour un futur navigateur c'est un plaisir particulier de pouvoir admirer la construction d'un bateau. Ce sont l'ingénieur en construction navale David Müller et le chef de projet Thomas Wey qui ont offert cette possibilité de visiter le bateau qui porte encore le nom «technique» de «MS 2017» sur le chantier de la Shiptec. Celui qui travaille sur un bateau a coutume d'examiner de

Nous visons les 11 000!

Roger Maurer a rappelé que sans le syndicat, les conditions de travail seraient moins bonnes; grâce à lui nous avons la protection juridique, la solidarité et la codécision politique. Il y a de bons arguments pour adhérer. La VPT est une sous-fédération SEV forte, elle vise les 11 000 membres! J'en appelle à chacune et chacun pour recruter activement sur sa place de travail. Mais Maurer a aussi rappelé que les membres doivent sentir un comité de section présent si on veut les garder au SEV.

Conditions de travail sous pression

Les résultats des négociations salariales de diverses sections ont été présentés. Là où des augmentations ont pu être obtenues, elles ont dû être «achetées» avec des augmentations de la durée du travail. Le SwissPass n'a pas été intro-

duit partout avec le même succès. Et il n'y a que les touristes pour croire que le travail sur un bateau est toujours peinarde. La grande parade des uniformes a soulevé beaucoup d'intérêt: Qu'y a-t-il dans l'offre? Quand peut-on renoncer à la cravate et quand doit-on mettre la casquette? Qui paie les uniformes et qui les nettoie? Des questions qui se posent au personnel navigant dans son quotidien. Les échanges de points de vue avec les collègues des autres lacs ont donné des idées pratiques à mettre en œuvre pour son propre travail. Les règlements ont été comparés, les modèles de polos évalués et les adresses de fournisseurs de blousons échangées: les gens des entreprises de navigation s'intéressent à fond à leur travail! pan/sa



Chemise à courtes manches version «Untersee et Rhin», derrière d'autres uniformes.

Le bonjour du SEV et de la VPT

SEV en force

Comme de coutume, la vice-présidente Barbara Spalinger, responsable des ETC, et Gilbert D'Alessandro, président central VPT, ont apporté des salutations et des informations.

D'Alessandro a souligné son plaisir de voir autant de participant-e-s à cette journée. La branche de la navigation est peut-être de taille réduite mais, pour la participation, elle compte parmi les toutes grandes. La VPT a bien grandi ces dernières années, le défi reste toutefois de conserver ces membres au syndicat – aussi jusqu'après la retraite. Les sections SEV et les groupes de pensionnés offrent un appui sur le plan social à leurs membres – ainsi qu'aux veuves et aux veufs après le décès du ou de la collègue. Nous devons communiquer encore mieux à ce sujet!

Elections du 25 mai

Gilbert D'Alessandro a déjà projeté un regard sur l'Assemblée des délégués de la sous-

fédération du 25 mai où le Comité central devra être élu.

Branche «idyllique»

Barbara Spalinger a qualifié la branche de la navigation de «la plus idyllique»: il n'y a pas d'appels d'offre, peu d'agressions, moins de concurrence internationale que dans les autres branches – une exception tessinoise toutefois pour le dernier point. Il y a tout de même des problèmes: les salaires sont sous pression.

Contre le 2^e tube routier et l'initiative de mise en œuvre

Barbara Spalinger a profité de l'occasion pour jeter un regard «par-dessus bord»: elle a appelé à voter NON au 2^e tube routier au Gothard et n'a pas eu de mots assez durs envers la soi-disant initiative de mise en œuvre qui conduirait la Suisse à se retrouver sous la dictature d'un parti: «Ce parti qui continuera à se préoccuper de moins en moins de nous» déclara-t-elle. Elle a prié les délégués de refuser les deux objets lors des votations du 28 février.

pan/sa



Un bateau en devenir – le secrétaire syndical Baptiste Morier avec sa casquette et sa présentation humoristique des uniformes.

près comment ces centaines de tonnes de métal sont assemblées. Le «MS 2017» est actuellement à un stade intéressant: la charpente laisse déjà deviner l'allure du bateau terminé mais le bordage n'est pas encore réalisé, ce qui permet un coup d'œil normalement impossible dans les en-

traîles. Les membres SEV se sont laissés conduire à travers la carcasse du bateau, de la quille au pont supérieur, et leur soif de savoir a été éteinte par des guides experts. Cette journée intéressante a trouvé sa conclusion dans un sympathique souper sur le «MS Gothard».

pan/sa

Et après, le coiffeur doit s'en aller...

Non au viol de la Constitution !

Si elle était acceptée, l'initiative dite de mise en œuvre aurait une incidence funeste sur les assurances sociales et les bénéficiaires de leurs prestations qui sont étrangers. En effet, l'abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales entraînerait aussi l'expulsion de la personne concernée. Or un tel abus peut arriver rapidement, même sans malveillance.

Il y a deux années, une toute petite majorité a dit oui à l'initiative « contre l'immigration de masse ». Il devint alors rapidement évident que ses effets n'avaient été discutés auparavant que superficiellement. Il ne faut pas que cela se répète avec l'initiative de mise en œuvre.

Abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales: un nouveau crime

L'initiative de mise en œuvre ne garantirait que l'expulsion rapide de Suisse des criminels étrangers. Selon ses auteurs... En réalité cependant, elle aurait des effets beaucoup plus vastes, ce qui aurait des conséquences négatives pour nous tous. Elle viole de fait des principes essentiels de notre vie commune en société, comme les droits humains et l'examen par le ou la juge des décisions prononcées. L'initiative de mise en œuvre aurait toutefois aussi des effets sur notre système de sécurité sociale. A cause d'elle, notre Constitution contiendrait une nouvelle infraction: l'abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales. Mais qu'est-ce donc? Et qui peut s'en rendre coupable?

Une chose est claire: qui-conque touche des prestations d'assurances sociales de manière illégitime doit être puni.

Notre droit des assurances sociales connaît déjà un grand nombre de dispositions pénales qui punissent sévèrement les coupables. Notre Code pénal aussi sanctionne durement les escroqueries. Et la législation d'application de l'initiative pour l'expulsion des criminels étrangers décidée par le Parlement fédéral prévoit le délit d'abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales. Cependant, avec l'initiative de mise en œuvre, ce dernier devient un crime. Un crime qui ne peut toutefois être commis que par des personnes de nationalité étrangère. En effet, la nouvelle disposition constitutionnelle sur l'abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales s'adresse exclusivement à ces dernières. Si bien que tout le monde ne serait plus égal devant la loi en Suisse. Ce qui ferait de la Suisse un Etat de non-droit.

Le médecin allemand oublie une annonce. Expulsé!

Un ou une ressortissant(e) étranger qui se rend coupable d'un abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales devrait être automatiquement expulsé, à partir du moment où le montant du dommage est de 300 francs. Sans concession aucune possible. Une seule infraction suffirait. Et celui qui croit que seules les personnes qui auront triché avec l'Al ou les conducteurs de BMW à l'aide sociale seraient dans le collimateur de la justice se trompe. L'initiative de mise en œuvre définit aussi des délits mineurs comme étant des abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales. Dès qu'une prestation sociale serait touchée de manière illégitime, on serait en présence d'un tel abus. L'existence de malveillance, d'un dessein d'enrichissement ou d'astuces vicieuses ne serait pas nécessaire pour qu'il y ait ce genre d'abus. L'inattention ou la méconnaissance du droit suffiraient. Or, étant donné la complexité de notre système

de sécurité sociale, la perception illégitime d'une prestation d'une assurance sociale est vite arrivée. Seraient ici concernés des ressortissant(e)s étrangers qui sont très bien intégrés en Suisse, qui y travaillent et y ont leurs familles. Prenons quelques exemples.

Un médecin allemand reçoit une allocation familiale pour sa fille qui est au collège. Après le bac, celle-ci décide de travailler pendant une année dans un pays étranger avant de poursuivre ses études. Son père oublie alors d'annoncer l'interruption de sa formation et continue à toucher une allocation familiale pour elle bien qu'il n'y aurait plus droit. Il commet ainsi un abus en matière d'assurances sociales. Lorsque son oubli aura été découvert, il sera immédiatement expulsé en Allemagne.

Une musicienne canadienne devient mère et touche des allocations pour perte de gain et une allocation de maternité. Huit semaines plus tard, elle est engagée pour dix représentations musicales. Oubliant de

l'annoncer à la caisse de compensation, elle continue à toucher des allocations de maternité. Elle aussi risque d'être expulsée au Canada.

Un invalide partiel portugais peut augmenter de 10% son horaire de vendeur, mais il oublie de signaler sa nouvelle situation économique et continue à toucher une rente AI inchangée. Ce faisant, il commet un abus d'assurances sociales et sera expulsé au Portugal lorsque cela sera découvert.

Le chaos dans les assurances sociales

Les autorités responsables des assurances sociales sont aussi concernées par l'initiative de mise en œuvre. En cas d'acceptation par le peuple, elles devraient coopérer étroitement avec les autorités de poursuite pénale. Ainsi, par exemple, les caisses de pensions devraient leur signaler sans délai la perception illégitime d'une rente par un(e) assuré(e) étranger. Pour les caisses de pensions, cela signifierait que devrait

d'abord être connue la nationalité de leurs assuré(e)s. Des démarches bureaucratiques énormes. Et les assurances-accidents devraient en faire autant, de même que les caisses-maladie et d'autres institutions sociales. En outre, elles devraient informer les assuré(e)s étrangers sur les conséquences juridiques de la perception illégitime d'une prestation. Etablir que ce nouveau délit a été commis serait de ce fait extrêmement complexe et difficile.

Synthèse: en Suisse, nous ne manquons pas de lois pour punir l'abus en matière d'aide sociale et d'assurances sociales. Durcir encore plus les lois comme le demande l'initiative de mise en œuvre nous amènerait à un droit ségrégationniste et toucherait des ressortissant(e)s étrangers très bien intégrés dans leur existence même. A savoir, notre conjoint, notre collègue de travail, notre voisin, notre partenaire de loisirs, notre coiffeur, notre...

USS

« Nous nous opposons à cette initiative inhumaine! »

Le feu de l'opposition a longtemps refusé de s'allumer. Mais beaucoup de personnes inquiètes se manifestent enfin et déclarent: « Non, ça ne va pas! Nous nous opposons à cette initiative inhumaine! »

Une nouvelle voix dans ce chœur d'opposants s'est en effet fait entendre, celle d'un comité qui en moins de deux jours a récolté près de 440 000 francs pour financer une campagne d'affichage pour le NON dans toute la Suisse.

Le 24 janvier, le Comité contre l'initiative inhumaine de l'UDC

est apparu en public pour la première fois. Près de 25 000 personnes ont signé en deux jours son appel*. Ce comité notamment constitué autour de l'ancien rédacteur en chef de la TV alémanique Peter Studer, l'ancien délégué aux réfugiés du Conseil fédéral Peter Arbenz, la romancière Annette Hug et le président de l'USS Paul Rechsteiner a été rejoint par de nombreuses personnalités issue de l'économie, de la société civile, de la culture et de la communauté scientifique. L'objectif de récolter rapidement 200 000 francs pour une campagne d'affiches a été atteint en quelques heures. Au lieu des 600 affiches initia-

lement prévues en Suisse alémanique, ce seront plus de 1000 affiches qui pourront être placardées dans toute la Suisse. Le reste de l'argent sera investi dans des annonces dans les journaux.

L'UDC veut une politique des réflexes conditionnés. Et un peuple qui se comporte comme le chien de Pavlov. Au stimulus « délit-étranger » répond: « Expulsion immédiate ». Cela va à l'encontre de la liberté de pensée. Et des droits humains. Voilà pourquoi un NON à l'initiative absolutiste de l'UDC est indispensable. Cela aurait un effet libérateur.

USS

*www.appel-urgent.ch



Assemblées de branche VPT

■ **Assemblée de branche Bus-Gatu:**
25 février, 10h, Olten, Congresshotel

■ **Assemblée de branche Rail:**
3 mars, 10h40, Neuchâtel, Quai LNM

■ **Assemblée de branche Pensionnés:**
17 mars, 10h, Olten, Congresshotel

Inscription via www.vpt-online.ch

Rappel

Cours CCT CFF/CCT CFF Cargo

En vue de mieux connaître le fonctionnement de la CCT CFF/CFF Cargo, s'agissant du temps de travail et aussi des modèles d'avenir, votre syndicat a mis sur pied des journées de formation pour toutes et tous les membres du SEV travaillant aux CFF/CFF Cargo. Nous vous rappelons donc que le prochain cours aura lieu comme suit:

Date : **3 mars 2016**

Lieu : **Secrétariat régional SEV, Av. d'Ouchy 9b, Lausanne**

Pour cette formation, vous recevez un congé payé selon les dispositions de l'annexe 6.6 de la CCT CFF/CFF Cargo.

Il reste encore des places, veuillez donc vous inscrire via internet en vous rendant sur le site: <http://sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/?category=6908> ou par téléphone au 021 321 42 52 auprès de Conny Barraud. Dernier délai : le 10 février 2016.

Dans l'attente de vous rencontrer nombreuses et nombreux, recevez les cordiales salutations de l'équipe de formation du SEV.

Sections

Vendredi 11 mars
20h
Chalet de l'Entraide à Montbarry-Le Pâquier

■ **Chalet de l'Entraide Ouvrière de la Gruyère**
Assemblée annuelle

A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Les délégués empêchés voudront bien se faire remplacer. Merci. Tout-e-s les collègues intéressé-e-s au Chalet sont cordialement invité-e-s à participer à cette assemblée.

Au plaisir de vous rencontrer nombreux, nous vous adressons, chères Collègues, chers Collègues, nos meilleures salutations.

Au nom du Comité: Raymond Remy, président

Besoin d'un transport ou excuse: appelez le 026 912 56 91 ou 079 944 35 85. Merci.
E-mail : raymond.remy@websud.ch

Vendredi 22 avril
15h15
Salle des cours CFF à Fribourg

■ **ZPV Fribourg**
Assemblée générale

Après l'assemblée générale annuelle s'en suivra son traditionnel apéritif ainsi que son souper. Vous pouvez déjà vous inscrire pour le souper auprès de la secrétaire Coralie, par mail: coralie.risse@bluewin.ch. Ceci est un préavis afin que vous puissiez déjà réserver la date. Une invitation vous sera envoyée. Meilleures salutations

Le comité ZPV Fribourg

Décès

Bieri Fritz, retraité NStCM, Nyon; décédé dans sa 93^e année. VPT NStCM-TPN-Télé-dôle.

Bussard Jean-Paul, chef de service Betr/Srv, Berne; décédé dans sa 84^e année. PV Berne.

Cantin Laurent, retraité, Vallon; décédé dans sa 66^e année. VPT TPG Retraité(e)s.

Cornuz Maurice, suppléant du chef service d'exploitation, Nyon; décédé dans sa 82^e année. PV Vaud.

Pensionnés

Mercredi 10 février ■ **SEV-TPG retraités**

14h30
UOG, Place des grottes 3
Genève

Assemblée générale statutaire

L'ordre du jour a été envoyé en même temps que la convocation.

La permanence impôts est fixée au **mardi 15 mars, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30.**

Mercredi 16 mars ■ **PV Jura**

14h
Café du Jura
Bassecour

Assemblée des membres

Order du jour statutaire. Monsieur Bernard Demierre, vice-président de la sous-fédération PV sera présent comme orateur. Il nous parlera des directives anticipées, validité des procurations, FVP et actualités syndicales.

Le comité vous attend nombreux.

Le secrétaire Oscar Schaub



«Je suis aussi une secrétaire syndicale»

Martine Paccard
Conductrice

SEV Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Beim SEV spielt die Solidarität.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



Hans Bieri
Secrétaire syndicale

«Je suis aussi un conducteur»



«Je suis aussi un commandant défense d'entreprise»

Enzo Verme
Conducteur

SEV Beim SEV spielt die Solidarität.
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



Daniel Monod
Commandant défense d'entreprise

«Je suis aussi un conducteur»

■ Sous-fédération VPT

Encadrement = recrutement !

La journée VPT du recrutement 2016 a réuni environ 50 participants le 19 janvier. La sous-fédération VPT organisait cette rencontre pour ses délégué-e-s syndicaux.

La bonne participation est à relever, car il n'est pas si évident de nos jours, pour nos membres, de trouver du temps pour de telles réunions. Les personnes présentes étaient donc très motivées et les discussions ont été riches. Le président du SEV, Giorgio Tuti, et le président central VPT, Gilbert D'Alessandro, ont manifesté leur pleine reconnaissance aux participant-e-s.

Echanges de points de vue

Les thèmes du recrutement et de l'encadrement des membres ont été abordés. La discussion était animée par Elena Obreschkow (SEV) et Ueli Müller (VPT). L'objectif était de réunir les personnes ayant des fonctions identiques et de pouvoir ainsi échanger leurs points de vue. Et c'était une très bonne idée, preuve en est les résultats des débats! Certaines sections VPT ont la chance de pouvoir se présenter aux nouveaux collabora-



Les quelque 50 personnes venues échanger sur le recrutement ont permis à tout un chacun-e de découvrir ce que les autres mettent en place pour recruter. Avec une conclusion: être présent-e-s et visibles!

teurs de leur entreprise durant leur période d'introduction. D'autres sections sont contraintes de recruter durant les heures de loisirs. Une bonne organisation et coordination de ce travail de recrutement sont des aspects déterminants. Sans cela, ça ne fonctionnerait pas! Le secteur recrutement doit être attribué à quelqu'un au sein du comité. Il faut qu'une personne soit responsable de cette tâche.

De la saucisse et de la raclette? De la visibilité surtout!

Il était intéressant, durant cette journée, de voir tout ce que comprend l'encadrement des membres, selon les per-

sonnes présentes. On tient des stands avec saucisses et autres raclettes, c'est bien, mais ce qui est le plus important selon les délégués, c'est la visibilité du SEV.

La présence sur le terrain

Un collègue de Genève l'a fait remarquer: «Nous devons aller sur le terrain!», «Aller vers les membres», «Les écouter, et écouter leurs problèmes», «Etre là pour les membres», c'est ça la base du travail syndical. Encadrer les membres, ça va de pair avec le recrutement! C'est la conclusion de cette journée: lorsqu'une section est visible et proche de ses membres, les personnes

non syndiquées se rendent compte de l'importance du SEV et adhèrent.

Les facteurs de succès?

Les facteurs de succès des sections et donc de l'effectif des membres sont:

- la responsabilité du recrutement au niveau de la section;
- la communication avec l'entreprise, le partenaire social;
- la présence sur le terrain;
- la transparence au niveau de

la section et de son travail.

La VPT remercie tous les participant-e-s ainsi que le SEV pour son soutien dans l'organisation de la journée.

Ueli Müller, responsable recrutement

■ Les cadres se sentent bien représentés par le SEV

Que peut faire le SEV pour toi ?

En fin d'année passée, nous avons voulu savoir si le SEV pouvait faire quelque chose de plus pour les cadres CFF. Les résultats sont connus.

Les cadres sont souvent des membres fidèles du syndicat mais qui le sollicitent assez peu. Ils essaient en effet bien souvent de défendre leurs intérêts eux-mêmes. Grâce à une forte participation à notre sondage, nous avons obtenu des résultats significatifs et intéressants. Deux tiers des réponses sont positives: les cadres se sentent bien représentés par le SEV. Le tiers restant nous incite tout simplement à être meilleurs et plus forts.

Une analyse exacte des «non» montre que ce n'est pas vraiment une critique faite au SEV mais plutôt une constatation comme quoi, représenter à la fois les collaborateurs et les cadres présente un conflit d'intérêts difficile à résoudre.

Nous prenons bien sûr très au sérieux les réponses obtenues et essayerons d'être encore meilleurs à l'avenir.

Les résultats détaillés sont (traduits en partie) disponibles sur le site <http://as-online.ch/de/organisation/branchen/branche-kader/aktuell/>
SEV, sous-fédération AS,
branche Cadres

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 690 ex. (total 43 020 ex.), certifié REMP au 8.12.2015

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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

Préresse: 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 18 février 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 11 février à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 9 février à 10h.

Recruter vaut la peine!!!

1. Chaque recruteuse/recruteur reçoit 50 fr. pour chaque nouveau membre recruté du SEV.
2. Chaque section VPT reçoit pour chaque nouveau membre recruté une prime.**
3. Avec chaque nouveau membre recruté, le SEV et la VPT augmentent leur degré d'organisation et ont de ce fait une meilleure position pour se battre afin d'obtenir de bonnes conditions de travail.

**Action de recrutement VPT 2016, du 01.01 au 31.12.2016

La VPT récompense chaque section pour...

... 1 à 3 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 20.-

... 4 à 6 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 30.-

... 7 à 9 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 40.-

... 10 et plus nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 50.-

Par exemple: 8 nouveaux membres = $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 2 \times 40.- =$ Fr. 230.-

Par exemple: 11 nouveaux membres = $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 3 \times 40.- + 2 \times 50.- =$ Fr. 370.-

■ Les primes de recrutement aux sections sont versées au mois de février 2017.

■ La prime maximale par section s'élève à Fr. 1500.-.

■ Questions à info@vpt-online.ch



«Je suis aussi
un vendeur
de voyages»

Aurélien Mouche
Mécanicien



Au SEV, on joue la carte de la solidarité.

Beim SEV spielt die Solidarität.

Solidarietà: la carta vincente del SEV.



Jonas Lischer
Vendeur de voyages

«Je suis
aussi un
mécanicien»



Chef de département (H/F)

**membre de la direction,
pour notre Département Transport Ferroviaire (DTF)**

Entreprise d'envergure dans notre région d'activité, notre compagnie assure la mobilité d'environ 1,8 million de passagers annuellement sur ses 85 km de réseau ferroviaire et ses 3 lignes de bus.

Acteur fort du tissu socio-économique de l'Arc jurassien, pluridisciplinaire et multisite, nous sommes en pleine expansion avec des prestations de transports augmentées d'env. 20% pour 2016! Dans le cadre d'une nouvelle organisation, rejoignez nos 160 collaborateurs et engagez-vous au service du public.

Lieu de travail Tramelan (mobilité exigée)

Taux d'activité 100%

Entrée en fonction 1^{er} mai 2016 ou à convenir

Votre mission :

- Assurer le transport des clients et des marchandises par le rail, tout en garantissant la sécurité des voyageurs et des employés ainsi que la qualité des prestations aux usagers.

Vous aurez notamment à assumer la responsabilité des dossiers suivants :

- Production Trains
 - Voyageurs
 - Marchandises
 - Historiques
- Matériel roulant ferroviaire
 - Entretien et révision des véhicules ferroviaires
 - Gestion du parc et renouvellement du matériel roulant
- Planification des horaires des trains et des bus
- Contrôles selon LOST
- Conduite des collaborateurs du département (env. 65 personnes)
 - Gestion des collaborateurs de la conduite des trains, de l'entretien du matériel roulant ferroviaire, de la logistique et de l'administration
- Mise en application des différentes normes légales (DE-OCF, PCT, OCVM, etc.)
- Elaboration d'offres de prestations ferroviaires.

Profil requis :

Ce poste requiert une maîtrise des spécificités techniques propres au fonctionnement d'un réseau de transport ferroviaire régional, de bonnes connaissances en matière de gestion de la sécurité ferroviaire ainsi que des aptitudes à la conduite d'une équipe pluridisciplinaire.

- Diplôme d'ingénieur (EPF, HES, ETS ou cursus ferroviaire équivalent) souhaité;
- Un diplôme en gestion d'entreprise serait un atout;
- Expérience de plusieurs années dans le domaine de la production et de l'exploitation ferroviaire;
- Connaissances du matériel ferroviaire, de son exploitation et de son entretien;
- Compétences en management et en présentation de projets ou études;
- Connaissances des lois, ordonnances et prescriptions du domaine ferroviaire;
- Sens de la communication pour représenter l'entreprise à l'extérieur;
- Maîtrise des outils informatiques (Windows - Office);
- Faire preuve d'un état d'esprit orienté clients;
- Posséder de bonnes connaissances de la langue allemande;
- Disposer de qualités relationnelles, avoir le sens de la diplomatie, de la rigueur;
- Esprit d'équipe, discrétion, résistance au stress, mobilité et disponibilité.

Nous vous offrons :

Une collaboration active avec une équipe pourvue d'un savoir-faire technique et de compétences-métier pointues. La chance de relever un défi ambitieux au travers duquel vous pourrez insuffler vos idées novatrices. Un environnement de travail motivant et valorisant la prise d'initiatives et de responsabilités. Une politique de formation continue, des conditions d'engagement et un système de rémunération attrayants.

Candidature :

Pensez-vous être la personne idéale ? Dans l'affirmative, adressez-nous votre dossier de candidature complet avec photo et prétentions de salaire, prioritairement à l'adresse ci-dessous ou en ligne sur candidatures@les-cj.ch d'ici au 15 février 2016 (*seules les postulations répondant au profil ci-dessus seront prises en considération*).

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. Frédéric Bolliger, directeur, (frederic.bolliger@les-cj.ch – 032 482 64 51)



Chemins de fer du Jura
Service des ressources humaines
Rue du Général Voiron 1
2710 Tavannes

**Le train rouge
qui bouge!**

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Angle droit

Le certificat de travail, éternel sujet de discorde

Le certificat de travail joue un rôle important lors de la recherche d'un nouvel emploi. Il vaut dès lors la peine d'examiner minutieusement le certificat reçu.

Tous les employé-e-s ont droit à un certificat de travail véridique et bienveillant. Qu'est-ce que ça signifie exactement? Et y a-t-il des «codes mystérieux» utilisés dans ces documents?

Si l'on veut obtenir un entretien en postulant à un job, mieux vaut avoir un bon certificat de travail. Lorsqu'on travaille pour un grand employeur, le département RH le prépare automatiquement. Mais il faut bien le relire car il manque parfois de clarté et de personnalisation. Les certificats de travail des CFF et de CFF Cargo atterrissent souvent sur les bureaux des collaborateurs de la protection juridique SEV.

Ce qui doit être noté

Le certificat comprend les données personnelles de l'employé-e: nom, prénom, date de naissance, éventuel-

lement lieu d'origine ou de domicile et état civil. Evidemment le nom de l'entreprise ainsi que le secteur dans lequel l'employé a travaillé doivent être indiqués. Les tâches inhérentes au job doivent également être citées, si ce n'est pas une évidence. Il peut aussi être nécessaire de présenter quelque peu l'employeur, selon les cas.

Profession et fonction

Il est important que le métier appris par l'employé soit indiqué, par exemple «logisticien CFC», «assistant administratif AFP», ainsi que les cours de formation continue suivis et un descriptif de la fonction occupée. Les activités liées au poste doivent être détaillées, comme par exemple «conseil téléphonique à la clientèle», «contrôle technique des véhicules en 3/8», etc. Il faut citer toutes les tâches exercées.

Jusqu'à là, il n'y pas de quoi créer des conflits entre employé-e et employeur. Mais le certificat doit également comporter un qualificatif sur

le travail fourni par l'employé-e («à notre entière satisfaction» par exemple) ainsi que sur les capacités individuelles de la personne (connaissances linguistiques ou autres). C'est là que le bât blesse et qu'il y a souvent des désaccords. Le comportement de l'employé-e doit aussi être décrit, comme par exemple le fait qu'il était apprécié de ses collègues, qu'il était loyal et correct envers les clients, etc.

Eviter les déclarations négatives

On peut écrire quelque chose sur la rupture du contrat de travail, mais cela ne doit pas être négatif. Par exemple: «Monsieur B nous quitte selon ses désirs, afin de suivre une nouvelle formation» ou «Madame C part car elle va relever un nouveau défi dans une autre entreprise». Habituellement, le certificat se termine par une formule bienveillante, du genre «Nous remercions Monsieur B pour l'activité exercée dans notre entre-

prise et lui souhaitons tout de bon pour la suite de sa carrière professionnelle». Le certificat doit être élaboré d'une telle manière qu'il n'empêche pas la personne de poursuivre sa carrière. Mais certaines déclarations prétendument neutres se révèlent être, au fond, négatives. Lorsqu'on écrit par exemple que le contrat est cassé par accord mutuel, ça ne donne pas beaucoup meilleure impression qu'un licenciement. Les raisons doivent donc être expliquées. Les «codes» utilisés jadis dans les certificats sont désormais interdits et les points négatifs ne trouvent pas leur place dans les certificats. On n'écrit pas qu'une personne était souvent absente, ou qu'elle prétendait à un salaire plus élevé ou encore qu'elle avait des loisirs inadéquats.

La voie juridique peut aider

Celui qui hésite à accepter son certificat de travail ferait bien de le faire vérifier par le syndicat. Des propositions

concrètes de modifications doivent être transmises tout d'abord à l'employeur. Ne pas dire: «J'exige un meilleur certificat», mais donner exactement les formulations souhaitées. Si les deux parties n'arrivent pas à un accord, on peut porter plainte auprès de l'autorité de conciliation du Tribunal du travail (ou Prud'hommes dans certains cantons). Dans le droit public, il y a une procédure qui peut mener jusqu'au Tribunal administratif fédéral. La plainte peut être remise jusqu'à cinq ans (!) après la fin de la relation de travail et la procédure est gratuite.

Il est important, si l'on va devant le tribunal, de formuler clairement ce qu'on veut dans le certificat de travail. Ce n'est effectivement pas le tribunal qui va s'attarder à écrire le texte...

Dans ce genre de litiges au sujet du certificat de travail, il faut relever que le taux de succès en conciliation est particulièrement élevé.

L'équipe de protection juridique SEV

Le canton de Zurich vote sur l'initiative «Stopper le dumping salarial!»

Le 28 février, les citoyen-ne-s du canton de Zurich se prononceront sur l'initiative syndicale «Stopper le dumping salarial». Le texte demande que les travaux puissent être arrêtés quand il y a soupçon fondé de violation de la protection des travailleurs. Si l'initiative était acceptée, des contrôles efficaces des conditions de travail seraient possibles.

Les syndicats du canton de Zurich constatent un nombre toujours plus important d'abus, de salaires trop bas, d'horaires trop longs qui sembleraient s'être systématisés, particulièrement dans le domaine du

travail détaché. Cette spirale à la baisse des prix met également la pression sur les entreprises qui jouent le jeu correctement. Et c'est précisément pour casser cette spirale néfaste qu'Unia Zurich a lancé l'initiative cantonale «Stopper le dumping salarial». Soutenue par les autres syndicats et les partis de gauche ainsi que par un comité d'employeurs et plusieurs commissions paritaires, l'initiative demande essentiellement que les contrôles du marché du travail soient plus efficaces qu'actuellement. Elle propose, et c'est nouveau, que les travaux puissent être interrompus ou

l'entreprise fermée, «en cas de soupçons fondés de la part des organes de contrôle de violations des dispositions légales de protection des salarié-e-s ou conventionnelles (CCT étendues)». Et cela, également quand les entreprises refusent de collaborer lors de contrôles.

Les entreprises correctes n'ont rien à craindre

Quelle est l'expérience qui a motivé une telle proposition? Ce sont des contrôles qui ont échoué ou n'ont pas abouti parce que les entreprises ont caché des

éléments, fait traîné les choses ou fait semblant de collaborer, puis ont subitement terminé les travaux et renvoyé tous les travailleurs. Car, une fois les travailleurs détachés disparus dans la nature, on ne peut plus rien contrôler et encore moins rectifier les abus ou rattraper les salaires. Il faut pouvoir contrôler efficacement tant que le travail n'est pas fini. L'arrêt des travaux est un gage contre les manœuvres dilatoires. Les entreprises qui jouent le jeu n'ont rien à craindre. Les fraudeurs seront par contre touchés là où ça fait mal.

Deux exemples à suivre

Les Bâlois ont accepté en novembre 2015 une initiative améliorant la protection contre la sous-enchère salariale. A Genève, le Grand Conseil a renforcé les contrôles du marché du travail. Depuis le 1.1.2016, syndicats et employeurs peuvent engager chacun douze inspecteurs qui vont renforcer l'équipe d'inspecteurs cantonaux pour contrôler que les conditions de travail sont bien respectées. Espérons que les citoyen-ne-s zurichois en prendront de la graine.

L'USS approuve l'initiative « Stop à la spéculation »

Limiter la spéculation immorale

L'initiative populaire « Pas de spéculation sur les denrées alimentaires » veille à limiter une spéculation immorale, du moins sur territoire suisse. Les conséquences négatives sur les recettes fiscales et les emplois sont modestes. L'USS a de ce fait décidé de recommander le oui.

La Jeunesse socialiste a déposé en juin 2014 son initiative « Pas de spéculation sur les denrées alimentaires ». Soutenue par le PSS, les Verts et différentes organisations d'entraide, l'initiative demande que la Confédération édicte des dispositions pour lutter contre la spéculation sur les matières premières agricoles et les denrées alimentaires dans un nouvel article constitutionnel. Il s'agirait d'interdire aux banques, aux gestionnaires de fortune, aux assurances et aux investisseurs institutionnels d'investir dans des instruments financiers se rapportant à des matières premières agricoles ou des denrées alimentaires. Il en va de même

pour la vente de produits structurés correspondants. La Confédération doit en outre s'engager en faveur d'une lutte efficace à l'échelle mondiale contre la spéculation sur les denrées alimentaires. Par contre, l'utilisation de produits dérivés pour couvrir les risques de fluctuation des prix resteraient autorisés. L'exécution efficace de cet article constitutionnel, à savoir la surveillance, la poursuite pénale et le jugement relèvent de la compétence de la Confédération. Les entreprises fautives peuvent, indépendamment d'un éventuel manque d'organisation, être sanctionnées directement. Cet alinéa vise à engager la responsabilité des entreprises plutôt qu'à s'attaquer aux employés, comme c'est le cas aujourd'hui.

Combattre la faim dans le monde

La faim dans le monde est un scandale absolu, estime Jean Ziegler. Et il sait de quoi il parle en tant qu'ancien rapporteur spécial de l'ONU pour le droit à l'alimentation. Toutes les cinq secondes, un enfant de moins de 10 ans meurt de faim. Et pourquoi? Pas en raison du manque de nourriture produite, mais de l'accès à celle-

ci. « La spéculation pousse les prix à la hausse, explique Jean Ziegler. Selon une étude du PAM les prix des denrées alimentaires de base ont doublé entre 2002 et 2012. Environ 1,1 milliard d'humains vivent dans des bidons-ville où les femmes doivent acheter avec très peu d'argent la nourriture quotidienne. Si les prix des produits alimentaires continuent à augmenter, ces femmes ne seront plus en mesure de nourrir leur famille. »

Juguler les paris purement spéculatifs

En même temps que les délibérations sur l'initiative avaient lieu, les Chambres fédérales ont fait un pas en direction des initiateurs dans le cadre de la loi sur les infrastructures des marchés financiers. En raison du fait que l'Union européenne (UE) et les Etats-Unis ont introduit des limites aux investissements d'acteurs étrangers au marché de la branche agro-alimentaire, elles ont ajouté dans cette loi un passage qui permet au Conseil fédéral de fixer des limites de position pour les dérivés sur matières premières. Le but est ici de restreindre l'influence de certains acteurs du marché, particulièrement ceux qui ne sont pas di-

rectement liés au secteur agro-alimentaire. Dans le domaine des denrées alimentaires, on doit juguler les paris purement spéculatifs sur la hausse ou la baisse des prix. Selon les initiateurs, c'est là un pas dans la bonne direction, mais qui ne permet pas d'atteindre les buts de l'initiative.

Faibles incidences économiques de l'initiative

Si elle était acceptée, l'initiative aurait des incidences économiques limitées. Seuls seraient vraiment touchés les fonds à vocation spéculative (« hedge funds »), qui offrent des produits dérivés liés aux marchés des matières premières (denrées alimentaires). Or ils sont peu nombreux en Suisse. Les négociants en matières premières qui font le commerce de denrées alimentaires et ont une certaine importance économique surtout dans l'arc lémanique et à Zoug ne seraient concernés que s'ils font des affaires pas uniquement destinées à assurer le commerce réel. Les banques qui effectuent de telles opérations pour leur propre compte devraient aussi être concernées, mais dans une moindre mesure. Les départs à l'étranger d'en-

treprises qui causerait cette initiative devraient rester limités, si bien qu'on ne devrait pas s'attendre à des pertes fiscales importantes. Les incidences sur le monde des caisses de pensions seraient aussi limitées. Aujourd'hui déjà, les placements qu'elles font dans les produits des matières premières ne représentent qu'un volume très faible. Y renoncer ne poserait pas problème, car les matières premières ne génèrent pas de rendements directs (intérêts, dividendes, etc.). Si les institutions de prévoyance se rabattaient sur d'autres produits, leurs rendements ne baisseraient certainement pas. En fait, l'initiative a surtout un effet préventif. Les discussions aux Etats-Unis et dans l'UE montrent que la spéculation sur les denrées alimentaires va sans doute faire prochainement l'objet d'une réglementation plus stricte. A cet égard, il s'agit d'éviter que la Suisse n'attire une fois de plus ce genre d'affaires. Or, l'initiative y ferait précisément obstacle d'entrée de jeu.

USS

« Je suis aussi une monteuse en ligne de contact »

Ana-Belen Becerra
Conductrice de bus

« Je suis aussi un conducteur de bus »

Aldo Sciamanna
Monteur en ligne de contact

Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Beim SEV spielt die Solidarität.
Solidarität: la carta vincente del SEV.

« Je suis aussi un conducteur »

Daniel Kamber
Assistent CF/Immobilien

« Je suis aussi un assistant »

Jérôme Fay
Conducteur

Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Beim SEV spielt die Solidarität.
Solidarität: la carta vincente del SEV.

Transports de Martigny et Régions SA

Une CCT attendue depuis 10 ans!

Action de terrain réussie pour le comité de la section TMR le jeudi 28 janvier. Le personnel de l'entreprise en a assez d'être la dernière ETC romande à ne pas avoir de CCT. Le SEV demande l'ouverture de négociations.

Le comité de la section TMR (Transports de Martigny et Régions) a pu informer le personnel TMR des bienfaits d'une CCT. Et a pu sentir son pouls à l'heure où leur entreprise est la dernière ETC de Suisse romande à ne pas avoir signé de convention collective de travail. Le constat est clair: le personnel veut que le SEV entame des négociations pour aboutir à une CCT.

Café, croissants et discussions dans les ateliers de maintenance, auprès de l'infrastructure et des gares. Le personnel

était unanime. Le règlement actuel ne suffit plus. Et le secrétaire syndical Tony Mainolfi précise: «La direction peut faire et défaire ce règlement à sa guise. Elle tient sûrement à cette liberté, mais une CCT est un gage de stabilité, de dialogue solide et durable.»

Une CCT attendue depuis bientôt 10 ans

Le personnel n'est pas dupe. S'il désire ardemment cette CCT, il sait aussi que cela ne sera pas simple. La section VPT-TMR a demandé à plusieurs reprises une CCT et a dû essuyer les refus de la direction depuis bientôt dix ans. Un bail. Pourtant, une convention collective est aussi un atout pour l'entreprise, a rappelé la vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger: «A l'heure où les collectivités publiques sont confrontées à des difficultés économiques, une CCT est un rempart pour les entreprises

qui peuvent faire valoir leurs responsabilités sociales et entrepreneuriales lorsqu'elles doivent faire face aux restrictions budgétaires.»

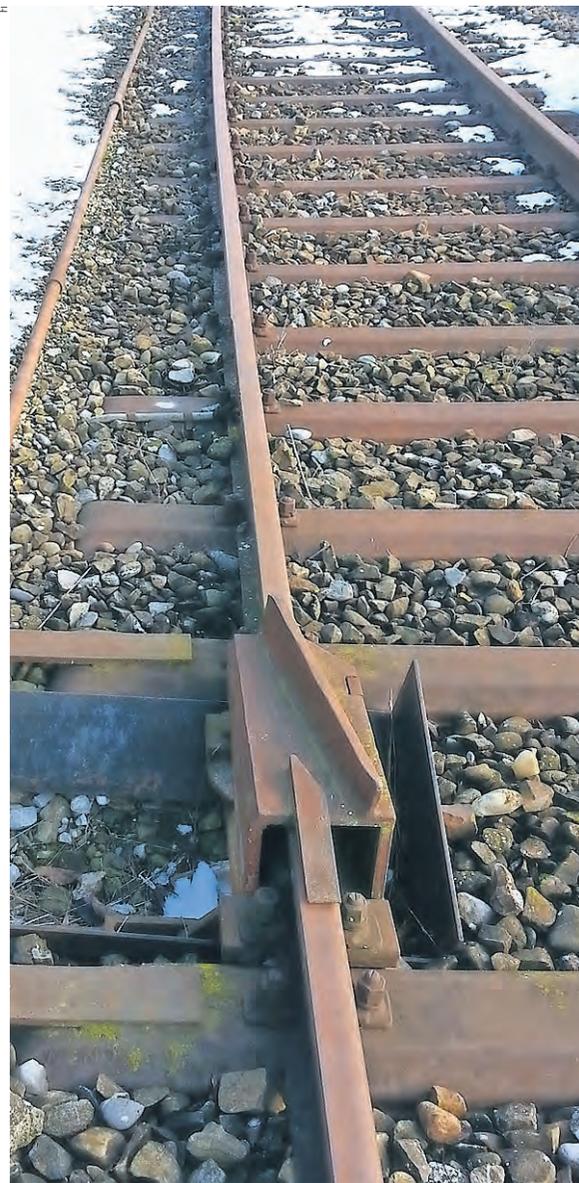
Au sein du personnel de tous les secteurs – également chez les conducteurs des bus dont les statuts sont pour le moins précaires en ce moment – on a pu sentir de l'incompréhension qu'une entreprise financée par «nos impôts» ne veuille pas signer une CCT.

Fort du soutien et du mandat de la base, le SEV va désormais demander à la direction l'ouverture rapide de négociations. En cas de refus, le SEV, de concert avec le comité et les membres, décidera de la suite des actions. Une chose est sûre: la base est déterminée à faire disparaître cette anomalie!

Vivian Bologna

D'autres photos de cette journée d'action en page 5.

Photomystère: «Qu'est-ce?»



Tony Mainolfi (au centre) avec la présidente Béatrice Rieder à l'atelier TMR de Vernayaz, en pleine discussion avec un membre du personnel.

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 un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 1:

La photo parue dans la dernière édition illustre la maquette à l'échelle 1:300 du tunnel de base du Lötschberg au sein du centre d'intervention BLS de Frutigen.

Le sort a désigné **Peter Kunz**, domicilié à Deitingen, membre de la LPV Berne.

Il reçoit un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

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 10 février 2016