

Temporaires CFF

L'accord concernant les temporaires aux CFF a été revu.

Pages 2 et 3



Ateliers d'Yverdon-les-Bains

Le SEV a pu négocier un accord sur le travail du samedi aux ateliers industriels CFF d'Yverdon-les-Bains. Jusque-là, la direction prenait quelques libertés...

Page 5



Des WC svp!

La question des WC aux terminus des bus est récurrente.

Page 20

Après le succès du dimanche 5 juin, l'engagement pour le service public doit perdurer

Un service public de qualité!

Nous ne sommes pas dupes, la décision claire et nette du peuple suisse à l'initiative «Pro Service public» ne signifie pas pour autant que l'avenir du service public suisse est assuré.

Tout ce que les défenseurs de l'initiative «En faveur du service public» critiquaient n'est pas balayé d'un seul coup par le non sorti des urnes. Il faut maintenant surfer sur cette vague pour défendre le service public et ses prestations. Ça bouge au niveau politique, mais les syndicats ont aussi leur rôle à jouer: s'engager durablement pour de bonnes conditions de travail mais aussi lutter pour des entreprises qui favorisent les contacts humains, même dans un monde toujours plus numérique. Giorgio Tuti et Dore Heim reviennent sur cette votation.

pmo/Hes

Interviews pages 6 et 7



Une laiterie à la place d'un guichet: ce n'est pas ça l'avenir du service public, comme l'a bien montré le grand pourcentage de oui.

Appel aux dons pour AVSplus

La votation populaire sur l'initiative AVSplus aura lieu le 25 septembre. Les syndicats seront très actifs pour prôner le oui à cette initiative. Le SEV tente pour la première fois une nouvelle manière de faire: un appel aux dons est inclus dans ce numéro de votre journal. Il est bien sûr garanti que l'argent versé sera destiné uniquement à cette campagne pour AVSplus.

L'encart est inséré dans ce journal

25ans après la grève des femmes de 1991

Et maintenant de vrais contrôles salariaux

■ Exactement 25 ans après la grève des femmes du 14 juin 1991, les femmes ont protesté mardi contre l'inégalité salariale encore criarde par des prolongements de pause dans diverses villes de Suisse.

Il s'agissait donc de rappeler que 20 ans après l'entrée en vigueur de la Loi sur l'égalité, les femmes touchent encore en moyenne 15% de moins que

les hommes. Près de la moitié de cette différence est due à de la discrimination. Les mesures volontaires tel que le dialogue salarial n'ont pas porté leurs fruits. Dès lors, des contrôles sur le respect de l'égalité salariale sont nécessaires. Bien que le Conseil fédéral n'ait effectué que de timides pas en direction de contrôles accrus (dans sa proposition de modification de la Loi sur

l'égalité) la majorité bourgeoise du Conseil national estime déjà que le CF va trop loin. Les parlementaires de droite entendent enterrer le projet avec l'argumentaire que l'inégalité salariale serait surestimée...

Pour les syndicats, la voie actuelle - purement judiciaire - n'est pas suffisante. Les plaintes demeurent rares, les risques pour la carrière étant réels. **Page 3**

EN VITESSE

La LOMag passe à la trappe

La raison a triomphé: le Conseil des Etats a enterré le 6 juin la nouvelle loi nationale sur les heures d'ouverture des magasins (LOMag). Il a refusé pour la deuxième fois d'entrer en matière sur ce dossier. Il a donc tenu compte de l'opposition des cantons et du personnel de vente.

Le Conseil des Etats a pris au sérieux le fonctionnement démocratique suisse: ces dix dernières années, 13 des 16 votations sur des projets cantonaux d'extension des heures d'ouverture des magasins ont échoué devant le peuple. La LOMag aurait mis les bâtons dans les roues du fédéralisme.

Les vendeuses et les vendeurs peuvent maintenant souffler. Leurs horaires, qui sont déjà pénibles, auraient été encore plus éclatés, la conciliation entre travail et famille se serait révélée encore plus difficile. Cette décision est aussi un vote contre la mort des petits commerces. Car des horaires étendus profitent essentiellement aux grandes surfaces. L'USS salue cette décision. Appuyée par ses syndicats et les partis rose-verts, elle aurait de toute manière lancé le référendum contre la LOMag. L'USS espère que les partis politiques se distancient désormais de la tactique du salami qu'ils ont jusqu'à maintenant utilisée pour péjorer les conditions de travail.

Tessin: la taxe parking acceptée

Les entreprises tessinoises comptant plus de 50 employés devront à l'avenir s'acquitter d'une taxe sur le parking. Les électeurs ont accepté de justesse le 5 juin d'introduire le principe du pollueur-payeur aussi dans ce secteur. Les Tessinois ont ainsi adopté par 51,71 % des voix la loi soumise au peuple à la suite d'un référendum de la Lega. La manne issue de la taxe devrait bénéficier aux transports publics et limiter le trafic.

Conférence CCT CFF et CFF Cargo sur l'évolution des commissions du personnel

Diminution du nombre de sièges : résistance

Le 26 mai dernier à Berne, 119 délégués CCT ont pris connaissance de la situation des négociations sur l'avenir de la participation dans l'entreprise, autrement dit des commissions du personnel (CoPe).

Les CFF voulaient déjà renouveler la participation lors des dernières négociations CCT avec l'objectif clair de réaliser des économies. Mais ils se sont mis d'accord avec la communauté de négociations (CN) composée du SEV, du VSLF, de Transfair et de l'ACTP pour conserver la participation telle quelle dans la CCT 2015 et de la renouveler dès la mi 2015, jusqu'à fin juin 2016. Depuis octobre 2015, les délégations se sont rencontrées quatre fois. Comme les CFF ont repoussé



Les délégué-e-s CCT ont finalement accepté les orientations présentées par le SEV

deux rencontres, les délégations de négociation n'ont fait pour l'instant que des échanges de points de vue et elles n'en sont pas encore arrivées à discuter des détails. Pour cela, un groupe de travail a été constitué lors de la dernière rencontre le 13 mai dernier. Nous n'aurons certainement pas déjà des résultats à fin juin, a déclaré le vice-président SEV et chef de délégation CN Manuel Avallone. Il n'y a pas lieu de se dépêcher car les nouvelles dispositions entreront en vigueur

seulement avec la prochaine CCT en 2019. La prochaine conférence CCT du SEV aura lieu le 6 octobre 2016.

Plus de gens avec moins de disponibilité

Entre autres, les CFF ont laissé tomber leur première idée de ne plus avoir de CoPe au niveau



Manuel Avallone (à gauche) dirige les négociations CCT. Jürg Hurni est responsable du dossier Participation.

du Groupe. Par contre, ils veulent réduire sensiblement le nombre de sièges dans les CoPe divisions et surface, avant



Pour Myriam Bänninger (TS), les temporaires doivent être engagés de manière fixe dans des projets de longue durée après quatre ans.

tout dans les divisions Voyagers et Infrastructure. Ceci a suscité quelques protestations parmi les grandes catégories professionnelles touchées, comme les agents de train, les mécaniciens de locomotives ou le personnel de vente. Plusieurs délégués ont déclaré qu'ils préféreraient avoir plus de membres CoPe avec moins d'heures mises à disposition plutôt que moins de membres CoPe avec plus d'heures de défraiement et en conséquence, un taux de travail réduit. La seconde version signifie moins de contact avec la base et en cas de non-réélection, des pro-

blèmes pour retrouver un poste équivalent. La majorité était clairement de cet avis lors d'une votation consultative. Une deuxième votation consultative a montré une claire majorité en faveur d'un dédommagement dans le même niveau d'exigences que le poste de travail pour le travail effectué dans la CoPe plutôt qu'un niveau d'exigences spécifique pour la CoPe. De plus, une indemnisation forfaitaire reste prévue. Il a été en outre déclaré à plusieurs reprises que la CoPe ne devait pas être prise par les CFF pour un «gouffre à projets» et que les séances convoquées

par les CFF ne nécessitaient pas une demande de mise à disposition des heures. La suppression des groupes spécialistes visée par les CFF au niveau des divisions a été clairement rejetée. La répartition des cercles électoraux a également donné lieu à des discussions: il a été demandé à la CN d'obtenir que des groupes professionnels plus petits puissent aussi être représentés dans la CoPe. Lors d'une troisième votation consultative, les délégués ont adopté à l'unanimité la direction à suivre présentée par le SEV. Manuel Avallone a en outre informé, concernant la situation très tendue avec les CFF au sujet de l'engagement fixe des employés temporaires après 4 ans, qu'une solution se profilait avec une commission d'accompagnement (voir article ci-dessous). Pour terminer, Dore Heim de l'USS a expliqué très objectivement les inconvénients de l'initiative Pro service public.

Markus Fischer

Temporaires: plus de licenciements à cause de la règle des 4 ans

On corrige enfin les défauts....

L'intention de départ était bonne, à savoir protéger les plus faibles au sein des chemins de fer, mais des effets négatifs avaient vite surgi. Le SEV a réussi à remettre les choses sur de bons rails et à améliorer l'accord passé avec les CFF à propos des employé-e-s temporaires.

En marge de la convention collective de travail CFF / CFF Cargo 2015-18, les syndicats ont conclu un accord avec les CFF selon lequel les employés temporaires ont droit à un emploi fixe après 4 ans passés aux CFF.

Licenciements inacceptables
Malheureusement il s'est avéré que les CFF n'étaient pas

disposés à respecter cet accord à la lettre. Même pendant les négociations en cours, le SEV a appris que les CFF avaient procédé aux premiers licenciements. Ils y ont eu recours dans le seul but d'éviter un engagement fixe. Entretemps, les CFF ont toutefois offert un engagement fixe à plusieurs douzaines d'employés temporaires; c'est appréciable. Parallèlement, divers licenciements équivoques se sont accumulés. Et les CFF ont donné comme consigne à l'interne de ne plus engager de temporaires pour plus de trois ans.

Mettre dehors au lieu de protéger

Tout ceci n'était pas dans l'esprit de la convention et ne correspondait pas du tout non plus au dessein du SEV de protéger les plus faibles au

sein des chemins de fer. C'est pourquoi, le SEV a accepté un complément à la convention, afin d'éviter que de nouveaux licenciements soient prononcés pour contourner ce délai de 4 ans. Selon l'ajout à la convention, une nouvelle règle, apportée unilatéralement par les CFF, stipule qu'ils ne peuvent proposer d'engagement fixe que si une place est libre. Ainsi, dans les faits, ce délai de 4 ans ne sera plus en vigueur. Mais d'un autre côté, les CFF s'engagent à renoncer aux licenciements dans le seul but de contourner ce délai.

Les principaux éléments du complément à la convention sont les suivants:

■ Les CFF proposent un engagement fixe au personnel temporaire seulement s'il a les qualifications nécessaires et si un poste est libre.

■ En principe, une offre d'en-

gagement est proposée après 4 ans en tant que temporaire.

■ Les CFF ne licencient personne pour la seule raison qu'il ou elle a atteint le délai des 4 ans.

Dans l'ensemble, l'accord garantit une amélioration de la situation des employés temporaires. La perspective d'un engagement fixe après 4 ans reste dans la convention. En cas d'irrégularités, une commission d'accompagnement sera créée pour juger au cas par cas. Elle sera composée de représentants des CFF et du SEV.

D'un autre côté, le SEV accepte non seulement que les temporaires sont engagés pour faire face à des pointes de travail, mais qu'il y a aux CFF des modèles d'affaires qui se basent sur un quota fixe de personnel temporaire.

Peter Moor/Hes

Les 25 ans de la grève des femmes



Les 25 ans de la grève des femmes ont été commémorés ce mardi 14 juin par un pique-nique comme ici à la Casinoplatz de Berne où des membres SEV se sont réunies sur la Casinoplatz. Cette journée était placée sous le slogan «Nous voulons l'entier du gâteau» et les femmes étaient appelées à prolonger leur pause pour rappeler que l'égalité salariale n'était pas encore de mise. Sur la banderole une question: quelle valeur a le travail des femmes pour vous?

ÉDITO

«Ce n'était pas prévu comme ça!

L'accord sur les employé-e-s temporaires aux CFF, que nous avions négocié en même temps que la convention collective de travail, devait offrir de la sécurité à des personnes qui avaient travaillé durant des années dans des conditions précaires. Nous avions certes accepté il y a quelques années qu'il y ait, dans certains domaines comme le nettoyage des voitures, des personnes qui soient engagées par contrat temporaire sur du long terme, donc plus uni-

«Beaucoup de choses ont mal tourné dans ce dossier et nous le regrettons.»

Manuel Avallone, vice-président



quement pour absorber les pics d'activité. Mais il nous semble que nous avons totalement le droit de poser, ici aussi, des limites.

Ce qui s'est passé ensuite était exactement le contraire de ce qui était prévu. Les CFF n'effectuaient un engagement fixe que lorsqu'un poste était disponible, contrairement à l'accord signé, alors que nous étions pourtant partis du principe que l'employeur serait suffisamment correct pour créer de nouveaux postes. Ça n'a pas été le cas et il y a plutôt eu une véritable vague de licenciements: sur certains sites, des temporaires ont été licenciés pour la simple et unique raison qu'on évitait ainsi de devoir les engager. Notre accord a donc eu l'effet inverse de notre objectif: au lieu d'engendrer davantage de sécurité pour ces collègues, ils se retrouvaient à la rue.

Nous sommes intervenus plusieurs fois de manière virulente auprès des CFF, sans pouvoir mettre fin à ces abus. Nous n'avons alors pas eu d'autres alternatives que d'accepter, à contre-cœur, un complément de convention relativisant fortement l'obligation d'engager les personnes ayant travaillé déjà durant quatre ans aux CFF avec un contrat de temporaire. En contrepartie, les CFF assurent qu'il n'y aura plus de licenciement pour contourner cette règle des quatre ans.

Quelques licenciements ont ainsi pu être évités au dernier moment, les CFF ayant accepté de revenir en arrière. Quelques dizaines d'employé-e-s temporaires ont entretemps pu obtenir un poste fixe. Mais beaucoup de choses ont mal tourné dans ce dossier et nous le regrettons. Il est de notre tâche d'exiger de bonnes conditions de travail pour les employé-e-s des transports publics. Surtout pour ceux qui effectuent un travail dur et pénible mais avec les plus bas salaires. Nous continuerons à œuvrer pour cela et comptons sur le fait que les employeurs sachent, eux aussi, ce que signifient respect et dignité.

Avenir : pourquoi pas un fonds souverain ?

Créer un fonds souverain helvétique : l'idée re-surgit périodiquement depuis quelques années, plus précisément depuis la crise financière de 2007-2010. Ces rebondissements n'ont rien de surprenant, dans la mesure où l'économie suisse se confirme comme l'une des plus prospères et compétitives du monde et pourrait apparemment s'offrir un tel fonds. Sauf que les avis divergent sur la légalité, la finalité et les modalités d'une opération sans précédent dans notre pays. On qualifie de souverain tout fonds constitué par un Etat qui cherche à placer des recettes actuelles et pas forcément pérennes, produites par l'exploitation d'une ressource de base (pétrole, dans le cas des pays arabes et de la Norvège) ou liées à de forts excédents commerciaux (Chine et autres pays d'Extrême-Orient). Le fonds souverain a donc pour but de faire fructifier à l'extérieur des milliards qui pourront – ou devront – prendre tôt ou tard le relais pour maintenir des investissements présentement financés à l'interne. La Suisse n'a ni pétrole ni balance commerciale largement bénéficiaire. Mais sa Banque nationale a de puissantes réserves monétaires, grossies notamment par les achats d'euros pour défendre le franc, avec ou sans taux plancher. Les réserves de change représentent à l'heure actuelle un pactole valant environ 600 milliards de dollars, dûment gérés selon une réglementation ad hoc, respectant les principes de prudence, de diversification et de neutralité. Les défenseurs inconditionnels de l'indépendance de la Banque nationale ne veulent évidemment rien changer au système actuel qui met l'institution à l'abri de toute influence politique –

hormis deux comparutions par année de son président en séance du Conseil fédéral. Et non sans raison, le professeur Jean-Christian Lambert relève que les réserves de change fonctionnent bel et bien comme un fonds souverain, de fait sinon de droit.

A l'opposé, on trouve un autre professeur, également d'obédience libérale, Stéphane Garelli, qui plaide pour l'affectation d'un fonds souverain au financement de tâches étatiques internes, à commencer par les infrastructures sanitaires et scolaires. L'idée d'un tel instrument a quelque chose de séduisant et représente selon Peter Bodenmann, ancien président du Parti socialiste suisse, « une perche tendue à la gauche ». Au sein de laquelle effectivement, et plus encore chez les Verts, on envisage avec faveur l'idée d'une contribution souveraine au financement d'une opération d'avenir et d'envergure comme la transition énergétique.

On le voit, malgré les apparences, l'idée d'un fonds souverain helvétique a ses partisans dans tout le spectre politique suisse, même si la droite

économique se montre fermement opposée à toute constitution formelle d'un tel fonds.

Car en réalité, sous ses al-

lures techniques, le projet pas encore formulé d'un véritable fonds souverain correspond à une vision de l'Etat et de ses responsabilités, à une représentation de son rôle et de ses finances. Il faut observer que la droite, viscéralement attachée au « moins d'Etat » (au niveau fédéral tout au moins), ne cesse de réduire les moyens des collectivités : contrôle des effectifs, coupures budgétaires, frein à l'endettement, diminution des ressources fiscales.

Mais les mêmes milieux politiques ne s'en prennent pas uniquement aux finances publiques courantes, ils attaquent aussi les investissements dans les grandes causes à long terme : éducation et recherche, coopération au développement, prévoyance sociale, environnement durable (biodiversité, énergies renouvelables, climat, notamment).

Ce faisant, la droite renforce objectivement la position de ceux qui, chez les roses-verts, mettent leurs espoirs dans la création d'un fonds à même de financer des investissements d'avenir dont le rendement se mesure moins en intérêts encaissés (dont les taux resteront de toute manière durablement bas) qu'en qualité de vie et en compétitivité augmentées.

La création d'un fonds souverain helvétique ne constitue peut-être pas l'astuce suprême ni l'instrument salutaire que certains imaginent. Mais il est en revanche certain que l'appauvrissement de l'Etat revient fatalement à privilégier le court terme et la génération présente, au détriment de l'avenir qu'il nous incombe de préparer si nous voulons pouvoir regarder nos enfants et leurs enfants droit dans les yeux.

Yvette Jaggi



Prévoyance professionnelle

Election du Conseil de Fondation

Symova a renouvelé son Conseil de Fondation pour la période allant du 1^{er} juillet 2016 au 30 juin 2019.

La Fondation collective Symova compte quelque 70 entreprises en son sein avec environ 7500 assurés actifs et 4000 bénéficiaires de rentes.

Du côté du personnel, les élections ont été tacites, le nombre de candidats était exactement le même que le nombre de sièges. Pour la **Suisse allemande**, les représentants suivants ont été élus :

- Edith Graf-Litscher, SEV (réélue),
- Stephan Hunziker, société de navigation du Lac des Quatre-Cantons (nouveau),
- Heinz Niederer, chemins de fer appenzellois (réélu),
- Beat Reichen, BLS, (réélu).

Les employeurs suisse-allemands sont représentés par :

- Manuela Hutter, SOB (réélue),
- Franziska Jermann, BLS (réélue),
- Fabian Schmid, RBS (réélu)
- Werner Trachsel, VZO (réélu).

Les deux représentants pour les **parties francophones et italo-phones de la Suisse** sont

- Vincent Brodard, SEV (nouveau) pour les employé-e-s,
- Pascal Vuilleumier, transN (nouveau) pour les employeurs.

Hausse des cotisations dès 2018

« Toutes les caisses de pension sont fortement mises à l'épreuve », c'est ce qu'a écrit la direction de Symova début juin aux entreprises affiliées et aux commissions de prévoyance. Symova a très bien travaillé, certes, ces dernières années, « et occupe une position de tête concernant le rendement de placement. D'autres devoirs lui incombent. C'est pourquoi Symova changera ses bases de calculs à partir de 2018. En le faisant, elle agit de façon responsable envers les assurés car le niveau de prestations reste en grande partie conservé à l'âge de la retraite. Une augmentation modérée des cotisations des employeurs et salarié-e-s est pourtant nécessaire à partir de 2018. » Trois séances d'informations sont dorénavant déjà planifiées d'ici septembre destinées aux commissions de prévoyance. « Il est important qu'il n'y ait pas de diminution des rentes et que les entreprises adaptent leurs offres envers les commanditaires de prestations de transports en fonction de ces cotisations plus élevées », souligne Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et membre du Conseil de Fondation de Symova. « Car aux côtés des entreprises et de leurs propriétaires, il y a aussi les commanditaires, à savoir la Confédération, les cantons et les groupements qui sont dans l'obligation de veiller à des prestations sûres des caisses de pension. »

Fi/Hes

Ateliers Industriels d'Yverdon

Le travail sur appel, non merci !



Photo des Ateliers d'Yverdon prise lors de la journée d'action de mai 2016.

Le SEV a interpellé récemment la direction du site des Ateliers d'Yverdon en raison d'engagements le samedi qui n'étaient pas légaux. Une directive claire a maintenant été établie.

Aux Ateliers d'Yverdon, il faut parfois faire travailler les collaborateurs le samedi. Pas de souci avec cela, puisque c'est pour des raisons que l'on peut comprendre. Mais la façon de planifier ces samedis de travail était jusqu'à présent un peu particulière... Le SEV a appris que la méthode utilisée n'était rien d'autre que du travail sur appel, non récompensé. Une discussion a dès lors été exigée par les secrétaires syndicaux SEV Jürg Hurni et Jean-Pierre Etique. Elle a eu lieu récemment et a réuni ces deux représentants SEV, un représentant de la CoPe ainsi que la direction. L'objectif de cette rencontre était de remettre

l'engagement du samedi dans les normes, donc dans des dispositions qui soient légales. Les samedis de travail non planifiés, donc demandés moins de 36 heures à l'avance, se font désormais sur la base du volontariat. Les 8h12 journalières de travail sont garanties et le jour peut ensuite être pris en compensation pour prolonger le week-end suivant. A la demande du collaborateur, le jour de congé peut être pris en semaine ou sur un autre week-end bien sûr. De plus, pour ces samedis de travail de dernière minute, une indemnité de 90 francs est désormais accordée, ce qui est un très bon résultat. Jean-Pierre Etique explique: «Nous sommes très satisfaits d'avoir obtenu cette indemnité pour ces samedis non planifiés aux Ateliers d'Yverdon. C'est évidemment une très bonne chose pour les employé-e-s, ainsi que pour l'employeur, puisque cela motivera les travailleurs à se porter volontaires pour tra-

vailler le samedi. L'entreprise sera donc gagnante.»

Planification annuelle

Les samedis à travailler qui sont planifiés à l'avance engendrent eux aussi les 8h12 garanties ainsi qu'un jour de congé à reprendre. L'indemnité n'est par contre pas octroyée dans ces cas-là.

Remise à l'ordre rapide

Le SEV a eu vent de cette façon de faire venir les gens le samedi aux Ateliers Industriels très récemment. Jusqu'alors, les employé-e-s acceptaient la situation avec fatalité et ne s'étaient pas vraiment rendus compte que cette méthode n'était pas légale. Dès que les secrétaires syndicaux SEV ont pris connaissance de cette situation, ils ont empoigné le problème et la discussion a vite donné lieu à une solution satisfaisante. Comme quoi, il ne faut pas hésiter à poser des questions si on a l'impression de se faire «avoir»...! **Henriette Schaffter**

CARNET DE BORD

Gâcher la fête !

On reproche déjà aux grévistes qui protestent contre la refonte du droit du travail en France de gâcher la fête du foot. Cela apparaît comme un avatar de l'anti-syndicalisme à l'œuvre... depuis les débuts du syndicalisme, du même ordre que «les usagers pris en otage» ou «une opposition d'un autre âge». Les grèves et les manifestations par lesquelles les travailleurs manifestent leur opposition à la modification du droit du travail sont d'ampleur: raffineries bloquées, éboueurs en grève, transports publics ralentis, etc. Vu depuis la Suisse, ou depuis l'Allemagne, ces mobilisations sont souvent présentées comme culturelles, sous-entendu que ce serait l'histoire – notamment la Révolution de 1789 – et les mentalités – un savant mélange de préjugés et d'usages – qui feraient le lit de cette situation. Certainement que l'histoire n'est pas étrangère à ces prises de positions, certainement aussi que le contexte socio-politique actuel joue son rôle, mais il faut aussi prendre en compte des éléments moins évidents et sans doute plus complexes. La construction du droit et de la législation notamment. Il est vrai que l'on ne s'y penche que rarement. Le fait que le droit supérieur s'impose en France et s'applique à toutes et tous, explique le très gros code de droit du travail: tout doit s'y trouver. Le droit suisse fonctionne autrement puisque la législation du travail (partie du Code des obligations) qui s'applique à toutes et tous est minimal, ce sont ensuite les accords de branches et les CCT qui construisent de meilleures conditions de travail. On comprend tout de suite le problème depuis cet angle: dans le droit suisse, mieux vaut être dans une branche bien organisée comme les transports pour faire valoir ses droits plutôt que d'être employé dans le nettoyage où travaillent des personnes fragiles, dispersées sur leur lieu de travail, dans de petites entreprises, ce qui rend les revendications collectives difficiles à fédérer.



On comprend mieux pourquoi l'inversion de la hiérarchie des normes que propose la loi El Khomri pose problème à quiconque comprend les conséquences que cela induit. Tout comme la priorité des négociations d'entreprise dans le contexte français. Dans le même élan, la nouvelle loi sur le travail remet en question le «principe de faveur» qui signifie qu'il est possible de déroger à une règle hiérarchiquement supérieure, pourvu que ce soit dans un sens favorable au salarié. Concrètement, jusqu'à maintenant dans le droit français, on ne pouvait signer, par exemple, une convention collective d'entreprise que si elle améliorait la loi dans ce domaine. En Suisse, c'est une évidence, car la loi est le socle minimal, mais dans un droit construit exactement à l'inverse cela remet en question des décennies de luttes pour les conditions de travail, même l'articulation complète du droit du travail.

Ceci pour la compréhension, mais cela n'explique sûrement pas la vindicte des médias concernant les grévistes et les portraits au vitriol qui sont fait de M. Martinez, secrétaire général de la CGT, qui passe pour un empêchement de tourner en rond et un syndicaliste d'une autre époque. Cet anti-syndicalisme est à l'œuvre depuis bien longtemps et, faut-il le rappeler, les syndicalistes et défenseurs des conditions de travail ont toujours été taxés de combattants d'un autre temps par les entreprises capitalistes. Et l'on voit combien il faut s'armer de patience et d'humour pour rappeler que ce qui est détricoté ici finira par filer là. Aucun droit n'a été donné, tous ont donné lieu à des mouvements sociaux[1] et tenter de décrédibiliser et délégitimer les revendications fait partie de l'arsenal: il sera toujours reproché aux travailleurs grévistes de gâcher la fête, cette fois-ci celle de l'Euro, mais il leur serait tout autant reproché de faire la fête au lieu de travailler!

Valérie Solano

[1] lire «Les Emeutiers» de Huet chez Rivages sur les grève des aciéries du Havre en 1922 ou Dominique Dirlwanger dans contact.sev n°24/2014

La votation ne représente pas la fin de la discussion sur le service public



« Nous voulons de l'humanité sur le rail »

Au final le résultat était encore plus clair que ce qui était attendu. L'initiative « En faveur du service public » a été nettement refusée, en particulier parmi le personnel concerné. Le SEV s'était engagé contre cette initiative, mais estime que le thème reste actuel, comme le confirme Giorgio Tuti dans cet interview.

■ **contact.sev:** Giorgio Tuti, quelle a été ta réaction en entendant les premiers résultats dimanche 5 juin?

Giorgio Tuti: J'ai d'abord été soulagé et content que notre campagne ait été victorieuse. Ensuite, j'ai été surpris par le pourcentage de non, qui n'était pourtant pas si élevé lors des sondages.

■ **Le SEV s'est fortement engagé dans cette campagne, entre autres par des lettres ouvertes dans plusieurs journaux, lettres que tu as cosignées. Cela n'a pas été compris par tous les membres, puisque certains avaient de la sympathie pour les revendications des initiants.**

Ces sympathies ont constitué un gros malentendu dans cette votation! Ce que les initiants disaient et ce qui était écrit dans le texte de leur initiative n'était pas du tout identique. C'est pourquoi nous avons dû dire à nos membres ainsi qu'aux client-e-s des transports publics et des autres services publics que cette initiative était une tromperie. S'il avait vraiment été possible, en glissant un oui dans l'urne, d'empêcher les fermetures de bureaux de poste et de guichets de gare, nous aurions bien sûr soutenu cette initiative. Mais ce n'était pas le cas.

■ **En d'autres termes, l'initiative est refusée mais les inquiétudes perdurent?**

Oui, c'est exactement ça. Nous critiquons depuis longtemps la déshumanisation des transports publics, avec les CFF en point de mire. Nous nous engageons pour qu'il y ait du personnel en uniforme dans les gares et dans les trains, du personnel qui soit à disposition de la clientèle

pour donner des renseignements. Du personnel qui connaisse les prestations des chemins

de fer et qui soit compétent. Les CFF ont toujours fait la sourde oreille. L'initiative avait fortement ciblé sur ce problème et nous faisons tout notre possible pour que la pression subsiste. Nous voulons de l'humanité dans les chemins de fer.

■ **Il y a aussi le « salaire » de Meyer...**

Ici aussi, nous n'avons laissé aucun doute sur le fait que nous trouvons également que le salaire de Meyer, de plusieurs centaines de milliers de francs supérieur à son pré-décesseur, n'est pas du tout adéquat. Nous nous étions engagés pour l'initiative 1:12. Mais notre tâche à nous est de veiller à ce que chaque

personne travaillant dans les chemins de fer reçoive un salaire décent. C'est un objectif de base en matière syndicale. Jusqu'à présent, nous réussissons bien à ce niveau, mais nous voyons que la pression augmente pour libéraliser au maximum. Actuellement par exemple, le BLS exige une liberté totale en lieu et place de règles claires du système sa-

« La pression augmente pour libéraliser au maximum. Actuellement, le BLS exige une liberté totale en lieu et place de règles claires du système salarial, ceci dans le cadre des négociations sur la convention collective de travail. Et nous allons entendre ce refrain un peu partout ces prochaines années. »

Giorgio Tuti, président SEV

lial, ceci dans le cadre des négociations sur la convention collective de travail. Et nous allons entendre ce refrain un peu partout ces prochaines années.

■ **Y a-t-il certains signes qui pourraient faire penser que le vent va tourner?**

Pas vraiment! Quand nous voyons que l'Union européenne est en passe d'adopter son quatrième paquet ferroviaire, qui prévoit entre autres la libéralisation totale du Trafic Voyageurs, nous devons nous rendre compte que la pression va encore prendre de l'ampleur.

■ **Revenons en Suisse: il y a des interventions politiques déposées ou annoncées qui**

demandent des discussions sur le service public. Ça montre bien que les opposants à l'initiative viennent de deux fronts différents: il y a ceux, comme le SEV, qui y ont perçu un trop grand danger de libéralisation et privatisation et ceux qui estimaient que l'initiative n'allait pas assez loin dans cette direction-là. Qu'attends-tu maintenant du

monde politique?

Depuis les dernières élections, les majorités se sont déplacées, aussi bien au Conseil National qu'au Conseil fédéral. On a vu en conséquence, durant les premiers mois, que les politiciens voulant libéraliser et tailler dans le social se sont sentis pousser des ailes. Entretiens, heureusement, le Conseil des Etats a maintenu ses positions et corrigé certains points. On l'a bien vu en ce qui concerne la loi sur l'ouverture des magasins et la réforme fiscale des entreprises.

■ **Une lueur d'espoir?**

Non, pas même l'hypothèse qu'on soit en train de retrouver la voie de la raison. Si même les grands journaux

bourgeois mettent les parlementaires en garde contre des dépassements d'objectifs, il est dès lors clair que la démocratie de référendum gardera sa fonction en Suisse.

■ **Le Parlement va-t-il limiter les salaires des hauts dirigeants?**

Nous verrons bien ce que les initiatives ont comme effet. Ce serait extra en effet! Mais si la voie politique ne réussit pas, ça restera toujours une tâche syndicale.

■ **En matière de politique des transports, ça s'est calmé. La situation est-elle désormais plus stable?**

Non, dans la politique des transports suisse, le fantôme de la libéralisation plane toujours: depuis la fameuse stratégie 2030 de l'Office fédéral des transports, nous voyons bien qu'on va dans cette direction. Le Conseil fédéral va bientôt sortir un rapport de base sur le trafic régional et nous devons nous attendre à de prochaines vagues de privatisations et réductions de coûts. Nous sommes prêts à nous battre et allons, avec nos alliés politiques, continuer à nous engager pour le service public. C'est notre tâche et cela a été clairement demandé lors de la campagne!

Questions: Peter Moor/Hes



Le personnel du service public s'était uni, avec succès, contre l'initiative: ici une action de l'USS devant le Palais fédéral.

Dore Heim, secrétaire dirigeante de l'USS en charge du secteur des services publics

« Le bien-être doit être la priorité »

L'USS a combattu l'initiative « En faveur du service public » avec à ses côtés le SEV et les autres syndicats concernés. Pour la responsable du dossier, Dore Heim, il est clair que c'est maintenant que la discussion commence.



■ **contact.sev:** Que reste-t-il du débat déclenché par l'initiative sur le service public?

Dore Heim: On sait maintenant surtout que lorsqu'on parle des CFF, de la Poste et de Swisscom, cela devient vite très émotionnel. Il y a par ailleurs déjà un fossé dans notre population: certains se sentent délaissés par ces entreprises, d'autres sont satisfaits de leurs services. Et il y a aussi une partie de la population, une minorité heureusement, pour qui il n'est pas certain que les services publics soient

une base nécessaire pour faire fonctionner notre société. Nous avons déjà pu voir cela il y a une année lors du vote sur la loi sur la radio et télévision.

■ **Qu'est-ce que cela signifie pour les futurs débats?**

L'initiative a déjà déclenché une sorte de tempête contre les entreprises liées à la Confédération. Nous devons prendre cela en compte, car ça concerne nos membres, qui y travaillent. Il y a eu des interventions parlementaires qui prônent une privatisation totale de

Swisscom. Et dans le cadre de la votation actuelle, de nombreux parlementaires ont déclaré ne pas partager notre idée des services publics.

■ **Comment l'opinion syndicale sur le service public se distingue-t-elle?**

Dans le cadre de cette votation, on a bien vu que, nous autres syndicats, mais aussi une large partie de la population, souhaitons des entreprises liées à la Confédération fortes avec de bonnes prestations, bon marché, ainsi qu'un rapport raisonnable entre les hauts et les bas salaires. Le bien-être doit être une priorité et ces entreprises doivent veiller à offrir de bonnes conditions de travail. Il faut suffisamment de personnel et d'employé-e-s qui ne soient pas constamment sous la pression du temps, car c'est uniquement ainsi qu'on peut garantir de bonnes prestations.

■ **Où aura lieu la prochaine lutte à propos du service public?**

Il semblerait qu'une discussion longue et très intensive se profile sur le service public dans les médias. L'initiative No Bilag a été déposée cette année, et nous attendons le rapport du Conseil fédéral sur le service public dans les médias électroniques, donc en particulier la SSR, pour la semaine prochaine.

■ **Le Conseil fédéral ne va pas donner une orientation bien différente, puisque sa commission des médias a jugé la situation actuelle plutôt positive.**

Le Conseil fédéral ne va pas jeter le concept éprouvé de la SSR par-dessus bord. Mais il y a des courants forts au Parlement, qui estiment que la SSR est trop puissante. Il est surtout question ici de l'avenir au niveau numérique. C'est en avant-plan dans les médias

électroniques, mais pas seulement: l'évolution numérique concernera tous les domaines, les soins et la formation y compris. Les CFF et la Poste s'orientent aussi dans cette voie, Swisscom évidemment.

■ **Le peuple a pour l'instant refusé la libéralisation et privatisation quand il a dû prendre position. Cela pourrait-il changer?**

Je ne crois pas. La population ne veut pas que des gains privés puissent être générés par les services publics, elle veut au contraire une bonne offre et des prix justes, ce qui comprend également de bonnes conditions d'engagement pour le personnel. Il est de notre tâche d'en faire prendre conscience au monde politique et aux entreprises.

CFF Cargo International

Le personnel reste vigilant

Les mécanos de Cargo International sont prêts à faire un bout du chemin. Mais ils tiennent à l'accord 50:50 sur l'interopérabilité. La vigilance est de mise.

Nombreux et toujours prêts à défendre leurs conditions de travail. Les mécanos de CFF Cargo International étaient réunis di-

manche à Bellinzzone. Ils ont approuvé l'accord sur les mesures de stabilisation de la caisse de pension, après avoir donné au SEV un mandat de négociation le 13 janvier. Martin Allemann, en charge du dossier, a évoqué les points positifs : prolongation de l'actuelle CCT jusqu'à fin 2020 (mesure partagée par le président SEV Giorgio Tuti); l'entreprise mettra au moins 0,7% de la masse salariale pour les haus-

ses individuelles pour 2016 et 2017; pour 2018/2019/2020, les hausses seront de 0,8% de la masse salariale. En contrepartie, l'entreprise a demandé que la durée de travail quotidienne soit de 498 minutes pour un total annuel de 2075 heures dès le 1^{er} janvier 2017; de 2016 à 2020 est suspendu le jour de vacances au sens de l'article 68.2 de la CCT. Après de vifs débats, l'accord a été approu-

vé à une grande majorité.

La lutte demeure pour le respect de l'accord sur la réciprocité de l'interopérabilité. «CFF Cargo International conteste l'interprétation de cet important accord sur la base d'une clé de lecture qui nous déplaît car elle ne protège pas les emplois des mécanos suisses», explique le secrétaire Syndical Angelo Stroppini. «Au final, ce sera à la justice de trancher.

L'entreprise doit dire d'ici au 17 juin si elle fait recours auprès de la justice civile ou auprès du Tribunal arbitral.» Thomas Giedemann, qui suit le dossier attentivement, a averti les collègues : «La justice prend du temps. L'affaire Crossrail l'a montré. En l'état, c'est la seule voie possible. Car nous voulons de la clarté.»

frg/vbo

Le « programme de stabilisation » va au Parlement

Economies inutiles et fausses

Le Conseil fédéral a adopté le 25 mai le « programme de stabilisation », paquet d'économies à l'attention du Parlement. Il prévoit entre 2017 et 2019 des économies annuelles de 800 millions à 1 milliard de francs. Les transports publics sont également touchés.

Dans son message, le Conseil fédéral cite 24 secteurs où il veut réaliser 2,67 milliards d'économies par rapport au plan de financement provisoire 2017-2019: 796 millions en 2017, 898 millions en 2018 et 978 millions en 2019.

Les secteurs les plus touchés sont la collaboration internationale (587 millions), la formation, la recherche et l'innovation (485 millions) et sa propre administration (428 millions) où le personnel est particulièrement touché. Là, ce sont 140 millions qui devront être économisés dans tous les domaines, principalement par la suppression ou la non-occupation de postes, mais aussi par la suppression de la part de l'employeur à la rente-pont pour tous les départs «volontaires» à la retraite anticipée dès 2018. La quatrième plus

grande économie avec 255 millions concerne l'agriculture, suivie de l'infrastructure ferroviaire avec 231 millions (voir encadré). Les coupes sont également drastiques au niveau de la contribution aux réductions de primes des caisses maladies (73,5 millions en 2018, 77 millions en 2019) et à l'assurance invalidité (61 et 62 millions).

Critiques de l'USS

Dans sa réponse à la consultation, l'Union syndicale suisse a critiqué certaines de ces économies et le déséquilibre du paquet, d'une part car l'armée et l'agriculture s'en tirent à bon compte mais aussi parce qu'elle considère que le programme d'économies est dans l'ensemble «économiquement pas nécessaire et faux». Le frein à l'endettement doit être corrigé car il exagère les coupes au niveau des dépenses. En effet, il part du principe que les recettes de la Confédération évolueront dans les mêmes proportions que le produit intérieur brut (PIB). Cependant les statistiques démontrent que, dans les phases de fortes variations du taux de change, les recettes fédérales varient plus que le PIB, entre autres à cause de l'impôt fédéral direct sur les bénéfices et les dividendes dans les mon-

naies étrangères: «Selon nos estimations, une revalorisation du franc de 10 pour-cent en termes réels correspond à un recul des recettes ordinaires de la Confédération de 3 pour-cent», explique l'USS. La Confédération devrait dès lors afficher un «déficit conjoncturel» car une dévalorisation de 10 pour-cent augmenterait les recettes de 3 pour-cent.

L'USS pointe également du doigt le compte de compensation du frein à l'endettement qui comprend actuellement 20 milliards de francs résultant des excédents réalisés durant les dernières années. «La Confédération dispose ainsi d'un amortisseur suffisamment puissant à l'intérieur du frein à l'endettement lui permettant de poursuivre une politique financière misant sur la sagesse et la continuité dans la situation d'aujourd'hui qui est relativement tendue.» Ceci est particulièrement utile au vu de la conjoncture actuelle. Le programme d'économies risque par contre d'empirer les problèmes liés à la conjoncture, prévient l'USS: «les programmes d'économie pro cycliques vont dans le mur.» **F**

Economies dans l'infrastructure ferroviaire et les remontées mécaniques

Le programme de stabilisation prévoit une réduction de l'apport de la Confédération dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de 53,1 millions en 2017, de 84,5 millions en 2018 et de 93,5 millions en 2019. Afin d'éviter les retards dans les projets d'extension, le Conseil fédéral propose quatre mesures:

■ La réserve du FIF de 300 à 500 millions selon planification sera constituée seulement dès 2020.

■ L'interdiction d'endettement prévue par le FIF est suspendue jusqu'en 2020; jusque là il sera possible d'engendrer des dettes pour un montant maximal de 150 millions de francs, qui devront ensuite être épongées intégralement par le FIF (le projet de consultation prévoit ceci seulement provisoirement et le SEV s'en voit satisfait).

■ La contribution annuelle au FIF des cantons de 500 millions de francs doit être adaptée au renchérissement, comme cela est déjà le cas pour la contribution fédérale de 2,3 milliards de francs. Dans sa réponse à la consultation, le SEV rejette cette adaptation à charge des cantons parce qu'ils sont déjà suffisamment mis à contribution par

les besoins financiers supplémentaires du trafic voyageurs régional. L'indexation a été maintenant repoussée à 2019.

■ Le Conseil fédéral s'engage vis-à-vis de l'UE pour une redevance sur le trafic des poids-lourds liée aux prestations, ce qui rapporterait au FIF 70 à 80 millions de plus par année dès 2017.

Dans les remontées mécaniques, le Conseil fédéral veut économiser 200 000 francs par année, pour cela l'Office fédéral des transports (OFT) devra délivrer les concessions pour 40 ans au lieu de 25 et les autorisations d'exploitation seront illimitées. L'OFT ne devra en outre plus examiner systématiquement tous les comptes annuels des entreprises bénéficiant des subventions. Le SEV critique cette flexibilisation de la surveillance en la qualifiant de négligence car les entreprises mises sous pression pourraient profiter de chaque occasion pour réaliser des économies aux frais de la sécurité et du personnel. «Il serait beaucoup plus urgent que l'OFT fixe enfin des conditions d'engagement d'usage dans la branche pour le domaine des remontées mécaniques.»

Assemblée des délégué-e-s TS le 3 juin à Göschenen

Une gestion de la relève efficace

Le point central de la 8^e assemblée des délégué-e-s TS était l'élection d'un vice-président et la succession de Werner Schwarzer, président central. Grâce à notre bonne gestion de la relève, le poste de vice-président, qui devenait vacant dès janvier 2017, a pu être repourvu.



A gauche, Christoph Geissbühler, au centre Werner Schwarzer et à droite, Claude Meier.

Werner Schwarzer a salué les 27 délégué-e-s présent-e-s au Berggasthaus Dammagletscher sur le Göschenalp, à l'occasion de sa dernière assemblée des délégué-e-s en tant que président central. Werner Schwarzer quittera en effet sa fonction de président à la fin de cette année après 27 ans. Il est d'ailleurs le plus ancien président central au SEV. Dans son introduction, il s'est adressé aux délégué-e-s en leur précisant qu'il n'allait pas faire un discours de deux-trois phrases qui durent une heure, et qu'il ne ferait son discours de départ que lorsqu'il ne serait plus en fonction. Bien sûr, cette assemblée des délégué-e-s était toute particulière pour Werner Schwarzer, puis-

qu'après 27 ans passés à la présidence, il remettait son poste en élection. Il a expliqué ne pas être lassé de la fonction, mais qu'une retraite anticipée en 2017 le conduirait sur d'autres chemins. Il estime que son départ est d'autant plus aisé qu'il sait qu'il laisse la sous-fédération TS, une sous-fédération dynamique, en de bonnes mains. Werner Schwarzer fera ses adieux officiels lors de l'assemblée des délégués 2017.

Affaires statutaires

Les affaires statutaires ont été passées en revue assez rapidement par le président central. Les délégués ont no-

tamment accepté les comptes 2015 à l'unanimité malgré le fait qu'ils bouclent avec un déficit, certes supportable et causé par les mauvais taux d'intérêts sur le marché des capitaux. Des remerciements ont été adressés à Kurt Wyss, caissier central, pour sa bonne tenue de la caisse. Malgré cette perte en 2015, les cotisations à la sous-fédération ne sont pas modifiées pour l'année 2017.

Elections

Werner Schwarzer va quitter sa fonction à fin 2016. Depuis une année et demie, la sous-fédération s'est préoccupée d'organiser sa succession. Les descriptifs de poste et profil d'exigences ont représenté des instruments importants et efficaces dans cette recherche de candidats pour repourvoir des postes de la commission centrale. Claude Meier avait été nommé vice-président TS en 2015, afin de pouvoir être formé (il a suivi un séminaire spécifique) et être prêt à reprendre les rênes de la section au départ de Werner Schwarzer. Claude Meier a dès lors été élu président central TS à l'unanimité et entrera en fonction en janvier 2017.

L'élection de Claude Meier en-



Vote lors de l'assemblée des délégué-e-s.

traînant une vacance au poste de vice-président, il fallait trouver quelqu'un pour le remplacer. Là aussi, la gestion de la relève a été efficace. La sous-fédération a pu motiver Christoph Geissbühler. Il s'est présenté lors d'une audition, a fait part de son parcours, de son expérience et de sa motivation à assumer la fonction de vice-président. Suite à cela, il a été proposé à l'élection et a été élu à l'unanimité. Christoph Geissbühler sera intégré de suite à la commission centrale pour prendre connaissance des dossiers et assumera la tâche de vice-président dès janvier 2017. Toutes les autres personnes ayant un mandat ou étant membres d'une commission ont été reconduites dans leur fonction pour la période 2017-2020. Werner Schwarzer a remercié les collègues s'étant mis à disposition dans les diffé-

rentes tâches et leur a souhaité plein succès dans leurs (parfois nouvelles) fonctions. Il a notamment encouragé les deux collègues, Claude Meier et Christoph Geissbühler, leur a souhaité un bon début dans les fonctions dirigeantes qu'ils endosseront dès janvier 2017.

Adaptations du règlement et propositions

Quelques adaptations au règlement de gestion de TS ont été acceptées par les délégué-e-s. L'assemblée a également adopté deux propositions sur les mandats, l'occupation des sièges et le règlement du financement dans le groupe Entretien de l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports).

Service de presse SEV-TS/Hes

Caisse de pensions des TPG

Pensez à votre retraite dès maintenant!

La caisse de pensions des TPG adaptera son taux technique au 1^{er} janvier 2017. Ce taux passera de 3,5 % à 2,75 %. Cela n'est pas sans conséquences pour les employés les plus âgés.

Michel Viret, membre du Conseil de Fondation de la Caisse de pension TPG depuis des an-



Michel Viret siège depuis plusieurs années au Conseil de Fondation de la caisse de pensions des TPG.

nées, commente la modification du taux technique: « Il faut absolument que les collaboratrices et collaborateurs se renseignent, surtout ceux à partir de 58 ans. Il faut qu'ils prennent la peine d'aller à la caisse de pension faire des simulations afin de savoir quelles conséquences ce changement aura sur leurs rentes. » L'idéal serait d'avoir un relevé de l'AVS déjà à disposition. Même si le personnel âgé en-

tre 60 et 65 ans devait bénéficier d'aide en lien avec cette diminution du taux technique, il est tout de même recommandé d'aller s'informer auprès de la caisse de pension puisque chaque cas individuel est différent.

Michel Viret se tient à disposition des employé-e-s souhaitant des renseignements supplémentaires, au numéro de téléphone 079 504 21 23. Hes

Ouverture du plus long tunnel ferroviaire du monde

« La France est très admirative face à la Suisse. »

François Hollande, président français



Le tunnel du Gothard est ouvert et il doit maintenant être utilisé

Le tunnel de base du Gothard, en tant qu'élément central des NLFA, a été inauguré lors d'une grande cérémonie d'ouverture et une fête populaire de deux jours en présence de personnalités politiques et économiques de Suisse et de toute l'Europe. Retour sur les festivités et quelques réflexions sur l'importance et la fonction du tunnel de base du Gothard.

« Non vraiment? – Zut alors! »: la déception se lit sur le visage de cette dame et s'entend dans sa voix. En effet, le week-end de l'inauguration, donc les 4 et 5 juin, elle et son mari sont déjà occupés ailleurs. Ni une, ni deux, ils décident de prendre la voiture pour se rendre à Erstfeld le 1^{er} juin afin d'être présents à la cérémonie d'ouverture officielle. Ou au moins être derrière les coulisses. Mais la clôture de protection est si éloignée de l'événement lui-même que les badauds ne peuvent rien capter de ce qui s'y passe. En-dessous de Erstfeld, la route cantonale est déjà bouclée plusieurs centaines de mètres avant l'emplacement de la manifestation. La police a posé sur la route des éléments en béton et ne laisse passer que les personnes portant un badge. Il en va de même pour les représentants de la presse et même ceux des CFF. En effet, sans badge, qu'on ne reçoit que sur réservation et après avoir subi un contrôle de sécurité, l'entrée leur est aussi interdite. Dans toute la vallée, à côté de leurs voitures et de leurs motos, se trouvent des policiers, et pas seulement les membres de la police cantonale d'Uri, mais aussi des membres d'autres corps de police. Aucun renseignement détaillé n'est fourni.

Les militaires sont aussi sur place, et partout où il y a une voie ferrée et un train se trouve aussi la police ferroviaire.

La sécurité avant tout

À l'entrée de l'emplacement de la manifestation qui est entièrement clôturé et protégé par des barrières visuelles, il faut aussi passer par un détecteur de métal. Les sacs en tous genres sont aussi radiographiés. Il faut ensuite attendre jusqu'à l'arrivée des hôtes VIP, des parlementaires fédéraux et des dirigeants économiques. Avant qu'ils sortent des trains spéciaux et qu'ils défilent, il est possible de poser quelques questions aux conseillers fédéraux présents.

Un grand spectacle d'ouverture

Après que les hôtes VIP se soient restaurés une première fois, la télévision connecte le portail nord avec le portail sud et le président de la Confédération, après avoir prononcé quelques mots, déclare le tunnel de base du Gothard ouvert. Les deux trains d'ouverture démarrent alors pour leur voyage inaugural. Ensuite, les invités du nord peuvent profiter du spectacle d'ouverture d'une demi-heure qui se passe dans la « halle en béton » du site d'installation de Rynächt et le régisseur Volker Hesse

laisse entrer pas moins de 600 artistes, des professionnels pour la plupart issus de l'École Dimitri, mais aussi des amateurs et choristes de la région, et même une fanfare de l'armée et, bien sûr, des cheminots, indispensables au spectacle. À cette occasion, le mythe du Gothard est une fois encore évoqué et une représentation de l'irruption du monde moderne dans les montagnes est mise en scène. Hesse n'oublie pas non plus les victimes que la construction du tunnel a provoquées et il conclut avec un hommage à Sainte Barbe, la patronne des mineurs.

En mémoire aux victimes du tunnel

À la fin de la représentation, tout le monde se dirige à l'extérieur pour voir passer le train d'ouverture en provenance du sud. Toutes les personnes dans le train et sur le perron improvisé jubilent et agitent les mains. Pourtant c'est un moment des plus banal puisque nous avons tous vécu des milliers de fois le passage d'un train. C'est ensuite un train pour les invités qui part direction sud, bien sûr à travers le tunnel de base qui est illuminé pour l'occasion. Au sud, il y a de nouveau de la



Les ouvriers courtisés lors du spectacle d'ouverture.



Les victimes des travaux n'ont pas été oubliées.



Le président de la Confédération coupe le ruban rouge.

musique jouée par la fanfare de l'armée, des discours de politiciens et politiciennes et, bien sûr, à manger. La chancelière allemande, Angela Merkel, n'oublie pas les victimes humaines dues à la construction du tunnel. Elle récolte des applaudissements. Le chef du gouvernement du Liechtenstein, Adrian Hasler, est aussi venu, et le président français, François Hollande, dit que la Suisse peut être fière que la France admire les grands ouvrages et que la France s'incline devant la Suisse. Il parle de la Suisse comme partie de l'Europe et de l'esprit du tunnel de base du Gothard qui est important pour les pays européens. Pour clore la cérémonie, tous les responsables qui ont contribué à la réalisation de cet ouvrage retournent sur scène: les représentants d'Alptransit et des CFF, l'OFT, le Conseil fédéral et les gouvernements cantonaux. Le président de la Confédération, Johann Schneider-Ammann, coupe le ruban qui a été tendu à travers la scène (et bien sûr pas devant le tunnel). Applaudissements du public! Les forces aériennes suisses font leur entrée avec le défilé de l'escadron des PC7 ainsi que la Patrouille suisse.

Un tunnel fait pour être utilisé

Le 21 février 1827, Goethe, en discussion avec Eckermann, son homme de confiance, a dit qu'il aimerait encore vivre la construction du canal de Panama, du canal du Rhin-Danube et du canal de Suez et qu'il vaudrait donc la peine qu'il reste encore en vie pendant 50 ans. Nous vivons maintenant l'achèvement d'un ouvrage qui a demandé autant d'efforts que ceux mentionnés par Goethe, qui peut avoir des conséquences considérables et qui inspire de grandes comparaisons et des espérances audacieuses. Cette attente valait-elle la peine? Un tunnel n'est pas une fin en soi, un tunnel doit, comme il l'a été dit à maintes reprises lors de la fête d'inauguration, rapprocher les hommes.

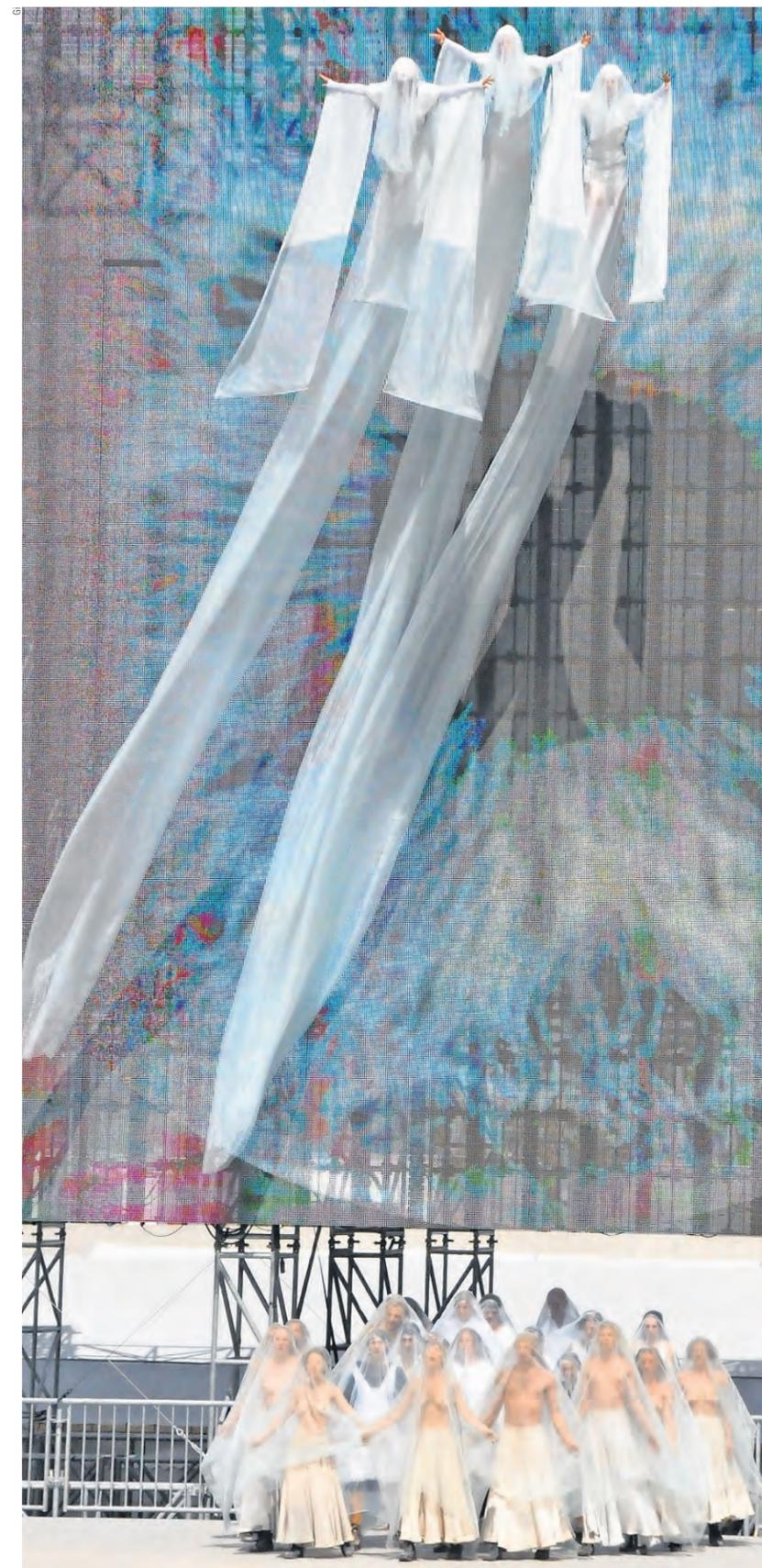
Gain de temps et économie d'énergie

Pour les pendulaires qui voyagent souvent du Tessin au nord de la Suisse ou l'inverse, le tunnel de base apporte surtout un gain de temps. Le voyage

de Bâle ou de Zurich à Milan ne dure plus maintenant, comme du temps de Goethe, trois jours, mais trois heures. Pour le transport des marchandises, le tunnel de base du Gothard n'entraîne pas seulement un gain de temps mais aussi une économie d'énergie importante, donc aussi plus d'efficacité et une diminution des nuisances engendrées par le trafic, bruit et pollution de l'air. Ceci pour autant toutefois que le trafic des marchandises soit transféré de la route sur le rail. Et le grand défi de la politique des transports d'aujourd'hui est de réaliser ce transfert grâce aux efforts communs des chemins de fer, des entreprises de transport de marchandises et des politiques.

Le tunnel est une chance pour les lignes de montagnes

L'abandon des trains de marchandises représente aussi une chance pour l'ancienne ligne de montagne du chemin de fer du Gothard. En effet, si une diminution du transport des marchandises via l'autoroute du Gothard se produit – une fois encore grâce au transfert de la route sur le rail –, la vallée supérieure de la Reuss, qui est encore parfois réduite à la seule rampe nord du Gothard –, l'Urserental et la vallée de la Léventine profiteront aussi du tunnel de base. Le Gothard n'est pas seulement un corridor de transit mais aussi un paysage magnifique qu'il vaut la peine de visiter et dont le potentiel touristique a été jusqu'à présent un peu négligé. Ici aussi, le train doit œuvrer comme moyen d'acheminement et aussi pour desservir un but touristique. Pour pouvoir saisir cette chance, le chemin de fer doit proposer une offre pour celles et ceux qui ne veulent pas simplement traverser la montagne au plus vite comme dans un métro mais qui souhaitent contempler la région « du haut ». Il faut donc une offre attractive avec des trains voyageurs accompagnés car les touristes veulent qu'on s'occupe d'eux, ils doivent être encadrés. L'infrastructure est en grande partie à disposition, le personnel attend les hôtes. C'est aux touristes maintenant de montrer leur intérêt. **Peter Anliker**



La conseillère nationale UDC argovienne, Sylvia Flückiger, s'est offusquée, durant l'heure des questions au gouvernement, d'avoir aperçu des « derviches tourneurs » parmi les danseurs et les acteurs. La réponse du Conseil fédéral: « Les personnages dont il est question ici ne sont pas des derviches, mais des meules de foin qui dansent. »

Une fête populaire... et le peuple a fêté

Vive le rail, vive le tunnel de base

On a un parti pris et on le reconnaît volontiers. En nous mélangeant au nombreux public de part et d'autre du Gothard, on a toutefois perçu une certaine fierté pour cette œuvre de tous les superlatifs.

De même, on a constaté l'attachement des visiteurs aux chemins de fer, dont les milliers d'anecdotes entendues sont le témoin.

La fête a pris ses quartiers sur quatre différents sites: outre les deux portails du tunnel de base de Pollegio et Rynächt, Biasca et Erstfeld attendaient aussi les visiteurs avec un programme des plus riches, auquel la population a répondu en masse. 80 000 personnes ont afflué vers les pentes du Gothard pour constater comme elles se sont rapprochées et elles ont été accueillies par une organisation à la hauteur de l'événement et de l'importance de l'œuvre. Grâce notamment aux larges espaces à disposition, à un budget adapté et à un personnel qui a su transmettre son enthousiasme. Il était partout, prêt à aider, à répondre aux mille exigences inévitables en ces circonstances. Les déplacements d'un site à l'autre n'ont guère généré d'attente susceptibles d'entamer le moral de conquête, de nombreux cars postaux et trains ayant été mis en service.

Mobilité, mais pas que...

Nombre de stands étaient dédiés aux divers aspects de la mobilité d'aujourd'hui et futu-



La foule des grands jours à Pollegio.



Le simulateur de vol de l'EPFL.

re, notamment par l'EPFZ, l'EPFL et l'Université de Saint-Gall. A Biasca, les visiteurs ont pu tester un véhicule de car postal sans conducteur, en tant que solution de transport au sein de terrains d'entreprises, de zones piétonnes. Le Centre de compétences des Ateliers de Bellinzone était aussi de la partie. D'autres stands mettaient en valeur les déplacements aériens, virtuels ou réels. Mais le roi, c'était évidemment le rail, et les trains historiques de la ligne du Gothard ne pouvaient manquer pareille fête, des engins à vapeur aux machines électriques qui ont tiré d'innombrables wagons marchandises durant des décennies. Le TEE Gothard s'est évidemment rappelé au bon souvenir de nombreux amateurs, lui qui était déjà

touché par des maux semblables à ceux de ses successeurs.

Le tunnel, au centre de tous les regards

Mais ils et elles n'avaient des yeux que pour lui, le tunnel de base. Pour s'en convaincre, il suffisait d'observer l'assaut du stand des souvenirs qui a écoulé rapidement les pin's et les canifs à son effigie. De nombreux postes retraçaient les 17 ans qu'a duré la réalisation du tunnel et faisaient office d'amuse-bouche à la traversée. Pour ressentir quelque émotion, il faut repenser aux expositions: deux mille mètres de roche au-dessus de la tête, 40 degrés, dolomie à consolider, des massifs extrêmement difficiles à percer. Des souvenirs qui s'évanouissent à



Il ne sont pas venus pour ça, mais vu qu'ils y sont...



Trois générations de locomotives marchandises.

mesure que le train avance en direction de la vallée de la Reuss, silencieusement. Mais tout le monde n'est pas dans le même état d'esprit et nombreux sont ceux qui tirent de leur poche l'inévitable smartphone, attitude confortée par la couverture réseau permanente, passant inévitablement à côté du moment solennel de cette première. Si ce n'était en raison du confort moderne de cet IC à deux étages et de l'absence d'odeurs étranges, on pourrait se croire dans n'importe quel rame de métro.

Tout autre chose

Des aspects encore davantage mis en valeur par le trajet de retour couronné par un voyage en wagon panoramique dans un InterRegio. Avec un résultat somme toute banal: revoir les

paysages de la ligne de façade en presque trois fois plus de temps que par le tunnel de base: aux 27 minutes tout en douceur dans l'IC au cœur du tunnel de base s'opposent les 70 minutes sur la tortueuse ligne de montagne. Pour ceux qui vont travailler à Zurich ou à Lucerne, cette différence n'est pas anodine, surtout si le trajet se fait la tête dans les journaux ou sur le PC.

Il serait pourtant agréable de pouvoir jouir des deux possibilités. Une réflexion suggérée par cette journée passée autour et dans le Gothard.

Pietro Gianolli/vbo

Passage de témoin à la RPV Genève... après 16 ans de présidence de Michel Tochtermann!

« Totoche » s'en va : une page se tourne à la RPV Genève

Après en tous cas 36 ans au comité RPV Genève (il ne se souvient plus exactement...), Michel Tochtermann, alias « Totoche », quitte la section pour profiter d'une retraite bien méritée dès l'année prochaine. Yann Franzen, un jeune employé de manœuvre polyvalent de 27 ans, reprend le flambeau.

C'est lors de la dernière assemblée de section en avril dernier que Yann Franzen a été élu à la présidence de la RPV Genève. Il siègera au comité aux côtés de Gilbert Page, vice-président, Philippe Verdon, caissier et Almin Grdan, nouveau secrétaire. Michel Tochtermann, président depuis 16 ans (auparavant secrétaire durant 16 ans et caissier durant un mandat), laisse la place à un jeune, puisqu'il part en retraite en 2017, « grâce à Valida ». Ardian Ahmetaj a quitté aussi son poste de secrétaire de la section.

La section RPV Genève est présente sur deux sites, Genève Voyageurs et La Praille (Cargo), avec une soixantaine de membres. « Totoche », appelé ainsi depuis des années vu son nom un peu compliqué à prononcer, a également trouvé quelqu'un pour le remplacer à la Conférence CCT: c'est Antonio Francisco Garcia, qui travaille sur le site de La Praille, qui prendra le relai.

Une figure s'en va

« Totoche » est « chef de manœuvre » à Genève-Cornavin. La fonction porte désormais un autre nom mais lui préfère l'ancien. Il a débuté en août 1970 aux CFF et s'est syndiqué au SEV en 1972, à la fin de son apprentissage. Né à Ge-



Michel Tochtermann à gauche et Yann Franzen à droite, sur le quai de la gare de Genève Cornavin.

nève, il y a toujours travaillé. Sa retraite par contre sera partagée entre la Suisse et le Cameroun, d'où vient son épouse. « Je resterai syndiqué, mais j'ai assez donné, je ne vais plus prendre de fonction. Je serai par contre bien sûr à disposition de Yann pour l'aider. »

« Totoche » se dit heureux de partir: « Je ne m'identifie plus à cette entreprise, qui n'a plus rien à voir avec ce qu'elle était auparavant. Il y a toujours quelqu'un derrière nous: des avertissements, des contrôles et des dénonciations, ce n'est bientôt plus que ça! On nous interdit même de traverser les voies alors que c'est notre job. »

Une section en bonne santé

A propos du travail du SEV, il est convaincu et sera très certainement présent le 10 septembre à Berne pour la prochaine manifestation nationale. Il explique: « La section se porte bien. Il y a juste deux choses négatives à souligner: le fait que les démissions passent désormais par Berne n'est pas une bonne chose. Pour moi, si un membre envoie sa démission sans me le dire, la confiance est déjà rompue. Sinon, on a aussi perdu les indemnités de fonction, c'est vraiment dommage. »

« Totoche » regrette aussi que les assemblées soient moins fréquentées: « Pourtant, on les organise le soir et elles sont

suivies d'un souper. A l'époque, on organisait aussi des sorties de section. La dernière date d'une bonne dizaine d'années et on était deux. On a donc arrêté. » L'ancien président considère aussi que les CFF préconisent une « sécurité malsaine »: « Ils entravent notre job. Quand ça les arrange, ils prônent la sécurité, mais sinon ils passent outre. »

Place à la relève

C'est en Yann Franzen que « Totoche » a placé sa confiance pour la suite. Il l'a motivé dès son arrivée aux CFF à reprendre les rênes de la section à son départ et l'a emmené à certaines assemblées nationales de la RPV. Yann est âgé de

27 ans et est employé de manœuvre polyvalent. Entré aux CFF en 2012, il a d'abord travaillé comme temporaire puis a reçu un contrat fixe dès 2014. Il vient de débiter une formation de mécanicien de manœuvre. Ses objectifs en tant que président? S'occuper correctement des membres actuels avant d'aller en chercher d'autres. Bien sûr, le recrutement est important, mais il estime essentiel de veiller à ne pas oublier les personnes syndiqué-e-s depuis longtemps. Yann compte bien sûr sur Baptiste Morier, coach romand des sections, pour l'aider dans sa tâche. Ce qui génère des inquiétudes au niveau de la RPV Genève? Radio Lisa, qui entrera bientôt en service, ne fonctionne pas bien. Valida suscite pas mal de questions du côté des employé-e-s et la méthode Kaizen continue à être fortement critiquée.

Yann Franzen est déjà en fonction depuis quelques semaines. Il a déjà remarqué qu'il avait davantage de questions des nettoyeurs que des gens de la manœuvre. Pour lui et pour « Totoche », il est clair qu'il manque un représentant TS sur place à Genève. Quant à l'avenir, les deux militants sont unanimes sur le fait que la direction est en train de casser l'esprit communautaire des cheminots. Ils estiment cela dangereux, également pour le syndicat. « Il n'y a plus de solidarité entre les différents métiers, explique « Totoche ». Je souhaite malgré tout bonne chance à Yann, ainsi qu'à tout le comité. Le vice-président et le caissier sont sur le départ, il faudra trouver du monde pour les remplacer ». Les candidats sont dès lors appelés à s'annoncer auprès du nouveau président...

Henriette Schaffter

Article repris du Monde Diplomatique de juin

Accélération de la privatisation du rail en Europe

Dans le contexte actuel français, l'article du Monde Diplomatique paru en juin apporte un éclairage intéressant sur la privatisation du rail en Europe. Il est l'œuvre de notre secrétaire syndicale Valérie Solano et du sociologue Julian Mischi.

Afin de peser sur les négociations de leur future convention collective, les cheminots de la SNCF multiplient les journées de grève depuis trois mois. Le texte débattu doit régir le secteur ferroviaire lors de son ouverture à la concurrence prévue pour 2020. En vigueur dans plusieurs Etats européens, cette privatisation du rail risque d'accélérer le déclin de lignes locales, déjà mises à mal par quinze ans de course à la rentabilité.

Démantèlement européen

Bâtiments fermés, quelques graffitis, des horaires affichés qui n'indiquent que les correspondances de cars : la gare de Parchim, une ville de 20 000 habitants du nord de l'Allemagne, est à vendre. Dans l'édifice en brique rouge d'Asington (nord du Royaume-Uni), une pancarte de guinguois surmonte un guichet barré de planches de bois et avertit : « Ne pas s'approcher de la voie. » L'express d'Edimbourg passe trois fois par heure, sans s'arrêter : « Avec le train, on serait à trente minutes de Newcastle, mais il n'y en a plus, regrette un habitant de cette commune de 28 000 âmes. L'autoroute bouchonne à l'entrée de la ville, on n'est jamais certain d'être à l'heure. Mais il n'y a pas d'autre trajet, alors l'autocar aussi doit la prendre. » Il faut compter 55 minutes en autocar pour rejoindre Newcastle et environ trente minutes en voiture, à condition que la circulation soit fluide.

Le démantèlement des gares de proximité constitue l'un des effets concrets de la privatisation du secteur ferroviaire menée à

l'échelle européenne depuis un quart de siècle et qui ne va pas sans susciter des résistances. Le 3 mai 2014, les habitants de Haukivuori, en Finlande, se sont rassemblés pour manifester leur opposition à la fermeture de leur gare : « C'est incroyable qu'ils suppriment un arrêt qui existe depuis 125 ans pour gagner trois minutes sur le trajet entre Kouvola et Kuopio ! C'est comme si, aux yeux de VR [VR-Yhtymä Oy, la compagnie historique], plus de 12 000 personnes ne comptaient plus. Tout ça pour créer un avion sur rail ! » déplore Mme Liisa Pulliainen, une habitante du bourg. La privatisation conduit à une mobilité à deux vitesses : les lignes à grande vitesse — les « avions sur rail » —, utilisées par la clientèle la plus fortunée, reçoivent toutes les attentions, alors que le trafic régional et les exigences quotidiennes du service public sont délaissés (1).

Suivant les préconisations de Bruxelles, l'opérateur historique

« Pour aller de la capitale suédoise à Malmö, les usagers doivent s'y retrouver parmi les 36 sociétés qui desservent le territoire. »

finlandais, désormais structuré en un groupe comprenant vingt et une compagnies, a supprimé en septembre 2015 28 gares (sur 200), ainsi que plusieurs services aux passagers sur les lignes secondaires. En mars dernier, le gouvernement a indiqué vouloir ouvrir son marché ferroviaire. Quelques jours plus tard, VR a annoncé 200 suppressions d'emplois parmi les conducteurs, déclenchant une grève de 24 heures. Lors de ce conflit, les grévistes ont dénoncé notamment la dégradation des services induite par la mise en concurrence. Il n'est en effet désormais plus possible d'avoir des informations en gare ou dans les trains, de faire transporter ses bagages ou encore d'être orienté vers les correspondances. Aux voyageurs de se débrouiller seuls, et de commander eux-mêmes leurs billets sur Internet.

Paris Stockholm, même combat

Autre lieu, même constat : à la gare centrale de Stockholm, plusieurs opérateurs ferroviaires rivalisent au détriment de toute visibilité pour les voyageurs. Pour aller de la capitale suédoise à Malmö, les usagers doivent s'y retrouver parmi les 36 sociétés qui desservent le territoire. Quelle compagnie et à quel prix ? Les billets réservés à l'avance ou à certaines heures de la journée sont moins chers, mais ils ne sont pas valables sur le train suivant si on manque le sien. Et il faut passer du temps sur Internet pour les trouver, car les employés des guichets ne renseignent que sur leur propre compagnie. L'ambition des directives adoptées par le Conseil européen depuis 1991 — et notamment des « paquets ferroviaires » introduits à partir de 2001 — est claire : simplifier le transport par rail en Europe, stimuler la concurrence et faire baisser les prix pour les usagers. Avec pour horizon l'existence

d'un guichet universel à la tarification transparente, une interopérabilité entre les pays (en termes d'alimentation en électricité, d'écartement des rails, de signalisation du trafic ou encore de normes de sécurité) et la multiplication des trains à très grande vitesse. Séduisants sur le papier, ces objectifs s'accompagnent d'une exigence : démanteler les entreprises nationales ferroviaires en séparant l'infrastructure (les rails) de l'exploitation (le service de transport), puis fractionner les fonctions (vente, nettoyage, entretien, conduite, contrôle) afin de les mettre en concurrence. Les premiers « paquets » concernaient le trafic marchandises. La dérégulation y a été massive, et les compagnies de transport ferroviaire sont aujourd'hui non seulement en concurrence entre elles, mais aussi avec la route. Dans cette compétition, des



Un train suédois : vous avez un billet pour celui-là mais vous le manquez ? Pas de chance, faudra racheter un billet pour une autre compagnie...

entreprises ferroviaires se font aussi transporteurs routiers, à l'image de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et de sa filiale Geodis. Résultat : le volume transporté est resté relativement stable en Europe, mais le fret ferroviaire, au lieu de gagner des marchés, s'est contracté au profit du transport routier. Celui-ci assure des destinations qui ne sont dorénavant plus desservies par le rail, et ses opérateurs ont bénéficié d'une baisse des coûts à la suite de l'ouverture du marché européen dans ce secteur. Cela au détriment de la qualité de l'air, car le transport par route est hautement producteur d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Néfaste pour le respect des engagements environnementaux, la concurrence se fait également sur les salaires. On peut le constater en Suisse, petite plaque tournante du trafic nord-sud. Bénéficiaire d'autorisations d'accès au réseau helvétique dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, l'entreprise Crossrail payait ses mécaniciens dans les termes du droit italien : 3 600 fr. par mois, soit 2 000 francs de moins que les salaires versés par les CFF. En 2016, le tribunal administratif fédéral a donné raison au Syndicat du personnel des transports (SEV), qui estimait que les salaires de Crossrail

portaient atteinte à la loi sur les chemins de fer. Celle-ci indique que l'accès au réseau suisse est conditionné à la mise en œuvre des conditions d'engagement en usage dans la branche.

70% des Suédois souhaitent un retour au monopole public

En 2014, Veolia a dû faire face en Suède à une grève de plus de deux semaines portant sur la nature des contrats et les salaires. Disposant d'une concession dans le sud du pays, le groupe français entendait résilier les contrats à temps plein de 250 cheminots pour les réembaucher avec des contrats temporaires ou à temps partiel. Le journaliste Mikael Nyberg qualifie le démantèlement du système ferroviaire national, autrefois réputé l'un des plus fiables et égalitaires d'Europe, de « grand brigandage (2) ». Selon un sondage, 70% des Suédois disent d'ailleurs favorables au retour d'un monopole public sur les chemins de fer (3). Depuis la privatisation, lancée en Suède dès 2001, la concurrence n'a pas eu les effets promis pour les usagers : le réseau est cher, compliqué, peu ponctuel. L'augmentation de la circulation a provoqué une congestion croissante et des perturbations récurrentes. Avec 70% du réseau en voie unique, l'infrastructure ferroviaire consti-

tue un obstacle au développement des trains à grande vitesse tant vantés. Ceux-ci sont ralentis par les trains de marchandises ou les trains régionaux, aux arrêts plus fréquents, et toute perturbation a immédiatement des conséquences sur l'ensemble du trafic. Plutôt que l'adaptation du réseau actuel, une solution pourrait être d'en construire un second, ce qui est envisagé entre Stockholm, Göteborg et Malmö. Mais la concurrence entre opérateurs n'a guère amélioré le réseau : l'investissement en infrastructures n'étant pas rentable, les opérateurs « exploitants » s'en désintéressent, en Suède comme ailleurs.

Accidents à répétition

Dans ce contexte d'investissement insuffisant, les accidents ferroviaires se multiplient partout en Europe, depuis les accidents de Hatfield en 2000 (4 morts et 70 blessés) et Potters Bar en 2002 (7 morts et 76 blessés), tous deux survenus au Royaume-Uni, pays précurseur en matière de privatisation du rail. L'enquête consécutive au déraillement de Hatfield a révélé que l'ensemble des lignes du pays étaient en mauvais état, du fait d'un sous-investissement chronique, alors même que Railtrack, la société propriétaire et gestionnaire du réseau ferro-

viaire britannique, engrangeait des bénéfices. L'entreprise a dû remplacer les rails défectueux ; pour cela, elle a demandé des subventions au gouvernement — qui ont été partiellement utilisées pour verser des dividendes aux actionnaires (4)... En France, la réduction des coûts de production et la sous-traitance d'activités de maintenance entraînent un délabrement du réseau : le déraillement survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge résulte de la défaillance d'une pièce métallique servant à raccorder entre eux deux rails. Sept personnes ont trouvé la mort dans cet accident, et 70 autres ont été blessées. Ces problèmes de sécurité résultent du mauvais entretien des voies, mais aussi des défauts de formation du personnel, notamment des conducteurs de locomotive. Le 8 mars 2013, une locomotive manœuvre à Pentha-laz, une gare de triage suisse ; roulant trop vite, elle fait sauter un butoir de fin de rail et finit sa course dans la rivière. « Le conducteur ne comprenait pas ce que je lui disais, témoigne un ail- leur, mais surtout je crois qu'il ne comprenait rien à la machine, parce qu'il ne l'avait vue que dans le manuel d'entretien qu'il a ouvert en montant dans la cabine ! » Le mécanicien était employé par un sous-traitant qui loue des pilotes de locomotive.

« Dans ce contexte d'investissement insuffisant, les accidents ferroviaires se multiplient partout en Europe. »

tentif à tout. Pas faire ce travail de saoulin ! »

La rentabilisation au détriment de la qualité

Dans un atelier de maintenance de la SNCF du centre de la France, les témoignages, provenant tant des ouvriers que des cadres, sont similaires (5). L'ancien directeur des ressources humaines de l'atelier raconte avoir vécu, dans les années 2000, cette évolution vers une « prise en compte progressive de la rentabilité ». « Avant, l'important, c'était surtout que le travail soit bien fait, se souvient-il. Il n'y avait pas cette notion de rendre des comptes au niveau des coûts, on rendait des comptes surtout au niveau du service fourni : il fallait que le service soit bien fait ; si ça coûtait cher, ce n'était pas tellement grave. » L'enjeu de la sécurité était alors prépondérant ; désormais, les comparaisons avec le privé pour le coût de l'heure de travail sont systématiques. L'Etat français va cesser de fi-

nancer la plupart des trains de nuit dès cette année, et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est prévue pour 2020. C'est la date butoir imposée par Bruxelles, qui vise d'abord les lignes commerciales nationales, essentiellement celles du TGV, avant les lignes dites « de service public » (trains régionaux et intercitys), probablement en 2024. Cet horizon permet de comprendre l'intensité des grèves à la SNCF ces dernières semaines : les syndicats cherchent à peser dans les négociations menées avec l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), qui regroupe la SNCF et les opérateurs privés, sur la convention collective qui doit régler les conditions de travail de tous les salariés du rail. Lancé en janvier 2014, le quatrième « paquet ferroviaire » vise à faire céder les pays en « re-

tard » dans la course à la dérégulation, sous couvert d'« éliminer les derniers obstacles à la création d'un espace ferroviaire unique européen (6) ». L'objectif répété demeure de « créer un secteur ferroviaire plus compétitif », alors que les effets négatifs de cette mise en concurrence généralisée ne sont plus à démontrer. Si, après l'accident de Hatfield, le gouvernement britannique a été obligé de s'impliquer à nouveau dans les chemins de fer, qu'il avait privatisés sept ans plus tôt (Railways Act, 1993), il a gardé sa ligne de dérégulation dans le domaine « voyageurs », avec désormais une trentaine d'opérateurs qui reprennent les franchises au fil du temps. Le fiasco de la privatisation se manifeste par une augmentation incessante du prix des billets (+6% en 2012, +4,2% en 2013, +2,8% en 2014, +2,5% en 2015) et par la nécessité de réinjecter régulièrement de l'argent public pour maintenir l'infrastructure en état (7). Autre sujet de controverse,

notamment dans le contexte de « Brexit » : les opérateurs possédant des concessions d'exploitation au Royaume-Uni sont très rarement britanniques, mais viennent du continent. (...) C'est dans ce contexte que des mouvements citoyens mènent depuis plusieurs années des campagnes pour la réouverture de gares ou de lignes précédemment jugées inutiles ou déficitaires (8). Au Royaume-Uni comme ailleurs, cheminots, usagers, élus locaux peuvent se retrouver pour lutter et défendre les valeurs du transport public.

Julian Mischi et Valérie Solano

(1) Lire Vincent Doumayrou, « Des transports publics en chantier », *Le Monde diplomatique*, septembre 2012. (2) Mikael Nyberg, « Det Stora Tågrånet, Karneval, Stockholm, 2011. (3) Jenny Björkman et Björn Fjæstad, « Svenskarna vill ha statlig järnväg och marknadshyror » [http://www.dn.se/debatt/svenskarnavill-hastatlig-jarnvag-och-marknadshyror/], *Dagens Nyheter*, Stockholm, 7 juin 2014. (4) Christian Wolmar, « Forget Byers: The scandal was in the original sell-off » *The Guardian*, Londres, 16 juillet 2005. (5) Sur ces processus dans les transports parisiens, lire Martin Thibault, « Métro, boulot, chrono », *Le Monde diplomatique*, novembre 2014. (6) « Le quatrième paquet ferroviaire : améliorer les chemins de fer européens » [http://www.consilium.europa.eu/fr/policies/4th-railway-package/], Conseil européen, 22 décembre 2015. (7) Rapport de sir Peter Hendy au secrétaire d'Etat au transport sur le réaménagement du programme d'investissement du réseau ferroviaire. (8) [www.dissused-stations.org.uk/...](http://www.dissused-stations.org.uk/) [http://www.dissused-stations.org.uk/sites.shtm]

Sous-fédérations

Samedi 10 septembre ■ **VPT**

13h30
Berne
Appel à participer à la manifestation nationale pour l'AVSplus

La VPT appelle toutes ses sections de venir NOMBREUX à Berne. Venez avec vos familles! Les détails suivront.

Commissions

Samedi 18 juin ■ **Jeunes SEV**

12h30
Niederhorn
Balade en trottinette sur le Niederhorn

Nous commencerons par un trajet en bateau à vapeur dans la région du Beatenbucht. De là, nous prendrons le Niederhorn-Bergbahn jusqu'à la station Vorsass, où débutera notre descente en trottinette. Pour une fois, ce sera une sortie purement ludique. On terminera la journée par un repas du soir en commun. Es-tu intéressé-e? Assure-toi une place dès aujourd'hui en t'inscrivant à jugend@sev-online.ch.

Loisirs

Jeu 30 juin ■ **Cave GESTL**

de 16h à 20h
Ouverture

Le verre de l'amitié vous attend avant notre pause estivale. Nous vous proposons nos vins, pour un agréable été avec vos amis, à des prix raisonnables. En vous souhaitant d'excellentes vacances.

Votre comité GESTL

Pensionnés

Vendredi 24 juin ■ **PV Valais**

Termen
Sortie annuelle

Nous invitons tous les retraités avec leurs conjoints/conjointes à cette sortie. Elle se déroulera à la salle polyvalente à Termen.

Pour le prix de Fr. 25.–, nous vous proposons: salades, raclette à discrétion, grillades, vin, eau minérales et le café. Veuillez communiquer votre présence à Walter Schmid au 027 923 5431 ou 079 872 3837 ou wal.schmid@bluewin.ch dans les meilleurs délais (la date butoir est fixée au mardi 21 juin)

Aigle départ 09.49, Bex 09.56, Martigny 10.10, Sion 10.25, Sierre 10.35, Leuk 10.43, Viège 10.55, Brigue 11.02, Brig PTT dép. 11.40, Termen arrivée 11.55. Voyage de retour de Termen à 16.18 ou 16.55

Le comité espère que la participation à cette sortie récréative sera grande.

Mardi 28 juin ■ **Amicale des pensionnés du Jura Bernois et de Bienne Romande**

Sortie No. 6

Ce jour, nous nous rendons au restaurant de la plage de Bienne afin de passer l'après-midi ensemble. Le soleil a été commandé... pour la livraison je ne suis pas compétent. Bus N° 2 direction débarcadère départ de la place de la gare devant le Seeland. Au plaisir de se revoir bientôt.

Votre serviteur Jacques

Jeu 25 août ■ **PV Biel/Bienne**

Yvoire
Voyage à Yvoire (F)
COMPLET

Attention, le voyage prévu par la PV Bienne sur le lac Léman à destination d'Yvoire est **complet!**

Plus de réservation possible, même si le délai initial d'inscription était fixé au 15 juillet. Le nombre de participants était en effet limité. Merci de votre compréhension.

Robert Drewes

Pour la garantie des rentes et une AVS forte

Tous à Berne le 10 septembre!

Heure du rassemblement: 13h30–14h00

Départ du cortège: 14h00

Arrivée du cortège: ca. 15h00

La manifestation se terminera: 16h00

« Stoppons la baisse des rentes – Renforçons l'AVS! »

Le samedi 10 septembre 2016, la prévoyance vieillesse sera au cœur de la manifestation nationale de l'USS, à Berne.

A deux semaines de la votation cruciale sur AVSplus agendée au 25 septembre. C'est aussi à cette période que les Chambres fédérales se pencheront sur le dossier «Prévoyance vieillesse 2020».

Le rassemblement est prévu à 13h30. Le cortège partira à 14h et la fin de la manifestation se terminera aux alentours de 16h.

Réserve cette date. Ta présence est primordiale. Des informations plus précises te parviendront avant les vacances d'été.

Décès

Gilliéron Fernand, retraité, Clarens; décédé dans sa 94^e année. VPT VMCV.

Gloor Rosanna, veuve de Jean-Louis, Altare; décédée dans sa 91^e année. PV Vaud.

Herdener Pierre, retraité employé d'exploitation, Moutier; décédé dans sa 77^e année. PV Jura.

Limat Maurice, retraité, Prilly; décédé

dans sa 92^e année. VPT LL.

Robellaz Pierre, retraité, Les Paccots; décédé dans sa 97^e année. PV Vaud.

Vonlanthen Jeannine, veuve de Josef, Bienne; décédé dans sa 85^e année. PV Biel-Bienne.

Winkler René, conducteur de tracteur s/rail retraité, Châtillon JU; décédé dans sa 84^e année. PV Jura.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10690 ex. (total 43020 ex.), certifié REMIP 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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 30 juin 2016. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 23 juin à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 21 juin à 10h.



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente



■ PV Fribourg – course du 7 juin

Course annuelle sur le lac de Thoune et au Beatenberg

Parfaitement organisée par notre vice-président, Franz Rohner, la course annuelle, suivie par 46 personnes de la PV Fribourg, a eu lieu par un temps propice aux escapades. Destination: Beatenberg Waldegg, au-dessus du lac de Thoune.



En attendant le car postal : le groupe de la PV Fribourg à Beatenberg Waldegg.

Après une heure de train de Fribourg à Thoune sans changement, nous embarquons à bord du « Stadt Thun » qui nous permet d'apprécier durant deux heures le magnifique panorama du lac de Thoune jusqu'à Interlaken West.

De là, une course spéciale de Car Postal nous emmène à Beatenberg Waldegg à proximité de l'hôtel Regina où un délicieux repas nous est servi. Lors du retour en fin d'après-midi, le gros orage qui s'abat sur la station d'Interlaken West

ne nous gêne pas mais nous permet d'apprécier d'autant plus la belle journée que nous avons vécue.

Le secrétaire

An der Technischen Universität Graz ist am Institut für Elektrische Anlagen die Universitätsprofessur für



«Elektrische Anlagen und Netze»

voraussichtlich ab 1. 10. 2017 in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis zur TU Graz gem. § 98 UG zu besetzen.

Weitere Details zu den Anforderungen und den Ausschreibungsmodalitäten befinden sich auf der Website: www.e-i.tugraz.at/dekanat.

Die Technische Universität Graz strebt eine Erhöhung des Frauenanteils an und lädt deshalb qualifizierte Frauen ausdrücklich zur Bewerbung ein. Frauen werden bei gleicher Qualifikation vorrangig aufgenommen.

Bewerbungen senden Sie bitte unter zwingender Verwendung des bereitgestellten Bewerbungsformulars bis spätestens 31. 7. 2016 (Datum des E-Mail-Eingangs) an dekanat.etit@tugraz.at.

Der Dekan: Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Bösch, MBA

www.tugraz.at

■ Rappel

Cours sur la 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: 28 septembre 2016. Lieu: Secrétariat régional de Lausanne, Av. d'Ouchy 9b

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/28-9-2016> ou par téléphone au 021 321 42 52 auprès de Conny Barraud. Dernier délai: 7 septembre 2016.

L'équipe de formation du SEV



«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.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



Ana-Belen Becerra
Conductrice de bus

«Je suis aussi une monteuse en ligne de contact»



COURRIER DE LECTEUR

Saint-Gothard: une nouvelle forme de marginalisation de la Romandie!

Le président de la République française a dû se sentir bien affaibli aux festivités de l'inauguration du nouveau tunnel du Gothard. Ses chemins de fer sont en grève, alors que ceux d'Allemagne et d'Italie seront les principaux bénéficiaires de cet ouvrage. Un investissement pharaonique de douze milliards de francs, payés en grande partie par l'ensemble des contribuables suisses et qui sera concurrencé une nouvelle fois par la route lors de l'ouverture du deuxième tube routier du Gothard dans une décennie. Les cheminots français sont en grève contre la péjoration de leurs conditions de travail liées à la privatisation rampante des chemins de fer européens par la concurrence, organisée par les nouveaux acteurs du marché. En Suisse, les médias se déchainent contre les syndicats français, en lutte contre le démantè-

lement des acquis sociaux obtenus après deux guerres mondiales. Mais qu'en est-il en Suisse? Ici on a encore beaucoup d'argent pour financer la « Paix du travail » signée entre les partenaires sociaux en 1937. Demain il en sera autrement. La réforme sur la fiscalité des entreprises et les accords commerciaux en cours de négociation à l'OMC vont ouvrir des pans entiers de notre économie à la concurrence. Les syndicats qui ont renoncé à la lutte des classes pour une répartition équitable de la richesse produite par le travail, seront vite dépassés par ce qui se prépare dans les salons feutrés du Palais Rappard à Genève. Au cœur du massif du Gothard, les cheminots du dépôt d'Erstfeld ont déjà perdu leur travail depuis la fin du monopole des CFF pour le transport des marchandises par le rail. Le tunnel de base du Gothard

profitera essentiellement aux nouveaux opérateurs privés du fret ferroviaire. Il en ira de même avec la fin du monopole du transport des voyageurs à travers la Suisse, d'ici quelques années. Les Alémaniques pavoisent de fierté avec leur nouveau tunnel, alors que du côté de Vallorbe on regarde avec nostalgie, comme aux Etats-Unis dans les années soixante, le déclin de l'infrastructure ferroviaire qui avait fait la fierté de la Suisse occidentale au XX^e siècle. A Moutier, le centenaire du tunnel, financé en grande partie par la France, n'a pas eu l'écho qu'il fallait de la part des milieux économiques de la Suisse occidentale, alors que cet ouvrage raccourcit considérablement le parcours entre Lausanne et Bâle!

Jean-Claude Cochard, vice-président de l'Union syndicale vaudoise



Au service de la mobilité de leur région les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) relie 52 localités de l'agglomération morgienne et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, train et funiculaire avec des lignes complémentaires. Les MBC ce sont 210 collaborateurs œuvrant quotidiennement à faire de l'entreprise un contributeur-clé de la mobilité urbaine et suburbaine de la région morgienne, de son développement durable et de la qualité de vie de la région.

Dans le cadre de la poursuite de notre développement, nous souhaitons engager :

**Un Responsable du service
« Personnel roulant » (F/H)**

au sein de l'Unité Production de l'Offre à 100%

Un Responsable du service

« Réalisation et maintenance » (F/H)
au sein de l'Unité Infrastructures à 100%

Entrées souhaitées de suite ou à convenir

Travailler aux MBC c'est l'opportunité de :

- Diversifier ses activités en exerçant dans le domaine routier et le domaine ferroviaire
- Evoluer de manière autonome dans le cadre de la stratégie, des valeurs et de nos principes de conduite
- Participer au développement de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs

Nous vous offrons un cadre de travail stimulant et évolutif au sein d'une entreprise dynamique, à taille humaine et en pleine croissance.

Pour plus d'informations sur ces postes, nous vous invitons à consulter notre site internet www.mbc.ch.

En cas d'intérêt, merci de bien vouloir nous adresser une lettre de motivation et un dossier complet à :

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA, Ressources Humaines, Avenue de la Gottaz 28, CP 232, 1110 Morges 2, ou par courriel à rh@mbc.ch.

Délai de postulation : 23 juin 2016



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 seront versées au mois de février 2017.

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

■ Questions à info@vpt-online.ch

➤ Nous recherchons

TRAVYS est une entreprise de transports publics exploitant 3 lignes de chemin de fer et diverses lignes de bus dans la région du Jura - Nord Vaudois. Elle emploie environ 180 collaborateurs/trices. Dans le cadre de notre nouvelle organisation et du développement de nos activités, nous recherchons un(e) :

➤ Régulateur (trice) du trafic

Vous faites partie d'une équipe qui pour missions principales la gestion opérationnelle des réseaux rail et route en temps réel, ainsi que la préparation et la diffusion de l'information aux voyageurs, en toutes circonstances. Au moyen des outils à disposition, vous décidez et mettez en application les mesures de gestion du trafic en respectant les règles de sécurité et les processus établis. Vous comparez continuellement le déroulement du trafic par rapport à l'horaire ; en cas d'écart par rapport à l'horaire, vous prenez les mesures nécessaires au rétablissement rapide de la situation. Vous informez les voyageurs et les partenaires internes et externes en fonction de la situation réelle et des décisions prises. Vous assurez la desserte des installations de sécurité et surveillez leur fonctionnement correct ; en cas de dérangement, vous prenez les mesures nécessaires en respectant les processus et les règles de sécurité en vigueur, vous réceptionnez et saisissez les annonces externes (police, pompiers, ...) ; effectuez les mesures de protection et/ou d'urgence, déclenchez les alarmes nécessaires. En collaboration avec les inspecteurs route, vous réceptionnez les prises de service des chauffeurs, mécaniciens, vous prenez les mesures nécessaires en

cas d'absence. Vous effectuez diverses tâches administratives en rapport avec la fonction. Vous participez au service de piquet.

Votre profil

- Au bénéfice d'un CFC idéalement d'employé de commerce en TP ou formation jugée équivalente ou expérience dans la gestion opérationnelle et journalière d'un réseau mutier de transports publics.
- Formation de chef de circulation des trains (OASF) un atout
- Personne de confiance, ponctuelle et fiable
- Conscient des prescriptions de sécurité, du respect des règles et processus en vigueur
- Savoir faire preuve de proactivité et de réactivité dans les situations perturbées ou complexes, savoir rester calme dans les situations difficiles

Nous vous offrons:

- Un poste varié dans un environnement en constante évolution. Des conditions de travail attractives ainsi que des prestations sociales et divers avantages liés aux transports publics très intéressants.

Si nous avons éveillé votre intérêt, nous nous réjouissons de recevoir votre dossier de candidature **complet** (curriculum vitae, copies de diplômes et certificats via Joup ou à l'adresse suivante :

TRAVYS SA – Ressources Humaines – CP 387 – 1401 Yverdon-les-Bains Consultez notre site : www.travys.ch



➤ laissez-vous transporter



Angle droit

Jusqu'à quel point est-on libre de choisir son avocat ?

Les questions de procédure doivent être respectées – et cela vaut non seulement pour les procédures pénales, mais aussi pour l'assistance de la protection juridique professionnelle.

Guillaume T. a des problèmes à la place de travail et suite à cela, il reçoit un avertissement. Il ne l'accepte pas car il trouve qu'il est maltraité par son supérieur.

Il se tourne dès lors vers le SEV et son service d'assistance judiciaire professionnelle, et il est défendu par un secrétaire syndical, malheureusement sans succès. Guillaume est satisfait du travail du secrétaire syndical mais pas de l'issue de la procédure, c'est pourquoi il demande à son employeur de lancer une enquête interne pour mobbing. Il pense en effet que les reproches formulés à son encontre sont motivés par des raisons personnelles. Il communique sa démarche au secrétaire syndical, et il explique également qu'il a fait appel à un avocat car il estime que le secrétaire syndical n'est pas neutre puisqu'il tutoie son supérieur. Pour cette raison, le SEV doit selon lui prendre en charge les frais d'avocat. La direction du service d'assistance judiciaire professionnelle rejette la prise en charge des frais d'avocat. Un recours déposé auprès du comité SEV est également rejeté par ce dernier car il n'y a aucun élément tangible permettant de douter de l'impartialité du secrétaire syndical – le fait de tutoyer le supérieur n'est pas suffisant. Mais surtout, le membre a fait appel à cet avocat sans en référer préalablement au SEV.

Le règlement doit être respecté

Le règlement concernant l'assistance judiciaire professionnelle SEV stipule

dans son article 6 que le SEV décide si l'assistance judiciaire est octroyée et sous quelle forme. Et selon l'alinéa 2, le SEV désigne, si nécessaire, un avocat. Les propositions du membre peuvent exceptionnellement être prises en considération. La règle est claire: ce n'est pas le membre qui décide si un avocat est nécessaire mais le SEV. Et dans la plupart des cas, c'est aussi le SEV qui désigne l'avocat vers qui le membre peut se tourner. Ceci parce que nous avons un réseau d'avocats-conseil œuvrant depuis de nombreuses années déjà pour la défense de nos membres. Le team d'assistance judiciaire connaît ces gens personnellement et

sait ainsi qui est mieux à même de défendre quel dossier. Il peut y avoir des exceptions où le membre choisit lui-même son avocat pour une problématique inhabituelle dans l'assistance judiciaire professionnelle, pour laquelle aucun de nos avocats-conseil n'aurait les compétences requises, ce qui arrive d'ailleurs assez rarement... le droit successoral par exemple n'est pas un domaine courant dans la protection juridique professionnelle. Il est arrivé une fois que le SEV ait accepté, pour un problème professionnel, un avocat déjà engagé auprès du membre pour une affaire privée prise en charge par la protection juridique SEV-Multi. Mais le

fait de vouloir s'adresser à tel ou tel avocat pour une question de réputation ou de copinage ne constitue aucunement un argument justifiant une telle exception. Et de toute façon, sans discussion préalable avec le SEV, rien ne doit être entrepris!

Avocat de la première heure

Le seul cas où le SEV accepte de prendre en charge des frais de n'importe quel avocat sans consultation préalable, c'est lorsque un événement qui peut avoir des conséquences pénales se passe en dehors des heures d'ouverture. Par exemple s'il y a un accident de bus la nuit avec des blessés. Depuis 2011, selon le Code de

procédure pénale fédérale, le membre concerné a le droit de se faire assister d'un avocat dans le cadre d'un interrogatoire de police. Il a donc le droit de se taire jusqu'à l'arrivée de celui-ci. Si ceci se passe la nuit, il faut que quelqu'un soit rapidement sur les lieux. Il est bien clair qu'ici, on ne peut pas attendre une confirmation écrite pour l'octroi d'une assistance par un professionnel. Le membre concerné doit pouvoir s'adresser directement à un avocat dont les coûts seront en principe pris en charge par le SEV. La demande d'assistance judiciaire peut être faite ultérieurement dans une telle situation. Mais de toute façon, là aussi le SEV se réserve le droit de transférer le dossier chez l'un de ses avocats-conseil après la première déposition si l'avocat choisi en premier lieu a des honoraires trop élevés, ce qui est d'ailleurs déjà arrivé.

L'équipe de la protection juridique

Pour tous les membres SEV – SAVE THE DATE!

Vendredi 26 août 2016, 17h–22h, ferme bio Schüpfenried, Uetligen (BE)



Soirée BBQ – tes idées nous intéressent !

Sous le mot d'ordre «réseau-échange-bourse d'idées», les membres SEV se rencontrent à l'occasion d'une sympathique soirée grillades.

Dès 17 heures apéro, puis souper en privilégiant l'amitié et les contacts, jusqu'à 22 heures.

Ferme bio Schüpfenried, Schüpfenried 36,
3043 Uetligen, (www.schuepfenried.ch)

Veuillez envoyer votre inscription et vos questions par e-mail à jugend@sev-online.ch jusqu'au 19 août au plus tard. Nous nous réjouissons de faire ta connaissance!

Transport avec car postal ligne 102 (Säriswil) depuis la gare centrale de Berne, jusqu'à l'arrêt «Schüpfenried». Arrêt de bus devant la ferme bio. Accès également possible en voiture. Places de parc à disposition.

Une invitation de la commission de jeunesse SEV



SEV Jugend
Jeunesse
Gioventù

Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

Le personnel roulant a besoin de locaux de pause et de toilettes

Des WC, pas des buissons

L'absence de WC – propres! – aux terminus des lignes n'est pas le plus petit des manquements des entreprises. C'est aux offices cantonaux d'inspection du travail qu'incombe le devoir de faire respecter la loi.

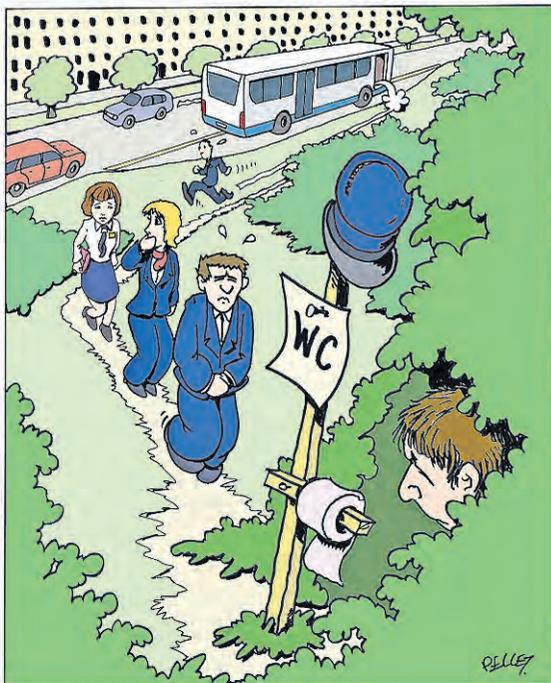
Dans la législation fédérale, c'est l'ordonnance 3 de la Loi sur le travail qui règle les questions de protection de la santé du personnel (art. 29 et suivants). Et parmi ceux-ci, la nécessité de mettre des toilettes propres à disposition du personnel « aménagées séparément pour les hommes et les femmes. A tout le moins, une utilisation séparée de ces installations sera prévue ».

Seulement voilà : les entreprises peinent à être de bons élèves, notamment dans le trafic régional. A Genève, le SEV intervient depuis longtemps chez RATP DEV, sous-traitant des Transports publics genevois (TPG). Qui des deux entreprises doit s'assurer du respect de la loi?

L'Office fédéral des transports (OFT) est l'organe de contrôle des entreprises de transports publics. Le respect de l'ordonnance 3 est-elle de son ressort? « Ce sont en fait les offices cantonaux d'inspection du travail qui doivent y veiller, explique Valérie Solano, secrétaire syndicale en charge du dossier RATP. Alors nous avons interpellé l'OCIRT », soit l'Office cantonal de l'inspection et des relations de travail.

Table ronde sous l'égide de l'OCIRT

Le 2 juin dernier, l'OCIRT a organisé une table ronde et convié le SEV, le délégué du personnel de RATP DEV – Pierre Delias –, le directeur de l'entreprise et son adjoint ainsi qu'un représentant de la sous-traitance des lignes aux tpg. « Pierre Delias a rappelé que des WC aux terminus c'est crucial. Les toilettes à disposition du public ont bien souvent une hygiène qui laisse à désirer, et lorsqu'il n'y a pas d'accord avec un commerce par exemple, cela oblige les conducteurs à consommer », ajoute Valérie Solano. Du côté des TPG et de l'entre-



La rencontre amorcée à Genève est un début prometteur...

prise on insiste pour dire que le personnel roulant a le droit de prendre le temps d'aller aux toilettes, même si ce n'est pas au terminus en l'annonçant à la clientèle... « Outre l'aspect gênant, il y a un problème de qualité du service public puisqu'il

faut interrompre l'exploitation », poursuit Valérie Solano. Des WC seulement à un bout de ligne et pas aux deux, comme le proposait RATP DEV? « Certains parcours durent 40 minutes. Il peut donc se passer 80 minutes avant de pouvoir aller aux toilet-

tes », réagit la secrétaire syndicale du SEV.

Et même si l'on peut entendre qu'il n'est pas toujours aisé de trouver des solutions car les communes ne jouent pas toujours le jeu, la situation actuelle n'est pas satisfaisante. RATP DEV a montré lors de cette table ronde le désir de trouver des solutions. « Pour le SEV, l'une des pistes consiste à créer une commission hygiène et sécurité – comme aux TPG. Cette commission effectue le tour des lignes et détecte les problèmes. Le paiement des temps de trajets pour rejoindre les toilettes est aussi une piste puisque le personnel ne peut jouir de sa pause comme il en aurait le droit. Enfin, des locaux de pause adéquats doivent être mis à disposition. Il a arrive trop souvent que le personnel doive manger et se reposer à bord de son véhicule! », conclut Valérie Solano. Les parties se retrouveront après l'été. Une chose est d'ores et déjà certaine : le SEV maintiendra la pression pour faire respecter la protection de la santé du personnel.

Vivian Bologna

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



Le concours de **contact.sev**

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

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 10:

la gare de Berne Wankdorf, juste à côté de la direction générale des CFF.

Le sort a désigné **Michael Lehmann, Neuhausen, membre de Travaux Zurich.**

Il gagne 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 22 juin 2016