

## **Vous êtes virés !**

Novartis, qui fait des milliards de bénéfices, veut supprimer 1100 emplois et fermer le site de Nyon. Retour sur cette aberration avec nos chroniqueurs et la manif de soutien aux employés ce samedi.

Pages 2, 3 et 4

## **Interview de Daniela Lehmann**

La responsable de la politique des transports au SEV explique son travail et quels outils elle utilise pour que les parlementaires fédéraux soutiennent les transports publics.

Pages 6-7



## **Chauffeur et écrivain**

Conducteur de bus aux TRN, Raymond L'Eplattenier a aussi écrit deux romans.

Page 20

## **Journée européenne d'action des syndicats ferroviaires**

# L'appel du SEV à l'UE

Il ne faut pas séparer l'infrastructure de l'exploitation, c'est le message adressé le 8 novembre à l'Union européenne par le SEV et les syndicats européens.

Le SEV a déployé ce mardi 8 novembre une banderole géante en gare de Berne pour faire passer son message aux parlementaires européens. Ceux-ci débattent la semaine prochaine de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire. Ce projet prévoit de sé-

parer l'infrastructure de l'exploitation, ce qui mettrait en danger le système intégré suisse. Une intégration qui contribue grandement à son succès.

Voir pages 2-3 et 10-12



L'action du SEV dans le hall de la gare de Berne, ce mardi 8 novembre.

## **EDITO**

### **L'ÉCONOMIE PROFITE DES TRANSPORTS PUBLICS ET DOIT Y PARTICIPER**

*Dans les documents qui accompagnent la procédure de consultation du FAIF il est écrit: «Grâce à un bon système de transports, le bassin de recrutement augmente pour l'économie et l'offre en main d'œuvre qualifiée aussi.» Cependant l'économie cherche inutilement dans le message du Conseil fédéral au FAIF ce qu'on appelle la symétrie des sacrifices des payeurs.*

*Il est vrai que l'OFT a proposé au Conseil fédéral de conclure un compromis avec les cantons et les automobilistes et aussi d'adapter la contribution fédérale et la déduction pour pendulaires. On cherche en vain cette obligation envers les clientes et clients et dans ces circonstances, il est d'autant plus choquant qu'on décharge l'économie de sa responsabilité avec des arguments cousus de fil blanc, et de plus sans liens entre eux. Le SEV salue bien entendu la direction dans laquelle va la contre-proposition à l'initiative sur les transports publics (TP). Il devrait être évident depuis longtemps que les TP en Suisse aient à disposition un budget indépendant, adapté et illimité dans le temps. C'est pourquoi nous allons fortement appuyer une proposition équilibrée, qui engage tous les utilisateurs et utilisatrices dont fait aussi partie l'économie, que la Confédération libère d'une participation au fond.*

**Daniela Lehmann,**  
coordinatrice de la politique  
des transports au SEV/hk

## **STOP À LA XÉNOPHOBIE**

S'il n'y avait pas d'immigrés, la Suisse ne serait pas ce qu'elle est. Durant les prochaines semaines, le SEV lancera une action contre la xénophobie. Notre syndicat nous invite à faire preuve de tolérance et de compréhension envers les migrants par le biais du slogan « Sans nous, pas de transports publics ».

Il est toujours temps de s'inscrire à la Journée migration SEV du samedi 19 novembre à Olten.

Pages 2 et 16

## **Sections VPT de Suisse romande**

# Rendez-vous à Neuchâtel

Les sections romandes se réunissent ce samedi au port de Neuchâtel pour leur assemblée générale organisée par les sections VPT LNM et VPT TN. Elle aura lieu sur un bateau, une première. Ce sera l'occasion de parler des menaces que font peser sur

les transports publics les projets de coupes budgétaires, dont les employés sont les premiers à pâtir lorsqu'elles se réalisent.

Les débats s'annoncent fournis, avec une table ronde qui accueillera le conseiller d'Etat neuchâtelois Claude

Nicati. La situation du canton de Neuchâtel sera particulièrement évoquée.

Cette assemblée est aussi une occasion de retrouvailles entre collègues.

Page 5

## EN VITESSE

MANIF DE SOUTIEN  
AUX EMPLOYÉS DE  
NOVARTIS

■ Une manifestation de soutien est organisée à Nyon ce samedi, 12 novembre, pour soutenir les employés de Novartis. La multinationale compte supprimer 1100 emplois en Suisse, à Nyon et à Bâle. Le site de Nyon-Prangins est menacé de fermeture pure et simple. L'annonce de Novartis a suscité le choc et l'incompréhension, surtout que jusque là, l'entreprise répétait aux employés que tout allait bien. Pour la manifestation, rendez-vous samedi à 10h30 à la Rive Est (bord du lac) à Nyon.

VPT LA PLAINE DU  
RHÔNE

■ Le comité de la section VPT La Plaine du Rhône, a la profonde tristesse de faire part du décès de sa collègue Marie-Claude Manzini décédée le 6 novembre dans sa 58<sup>ème</sup> année après une courte maladie. Marie-Claude travaillait aux Transports publics du Chablais comme agente commerciale. Elle était l'épouse de Jean-François Manzini, également employé des TPC et membre de la section VPT La Plaine du Rhône dont il avait été un très dynamique vice-président. Le SEV présente à Jean-François et à ses deux enfants ses plus sincères condoléances.

DROITS SANS  
FRONTIÈRES

■ Le Conseil fédéral et le Parlement doivent garantir par des règles contraignantes que les entreprises ayant leur siège en Suisse respectent les droits humains et les standards environnementaux partout dans le monde. C'est ce que demande la campagne « Droit sans frontières », qui réunit quelque 50 organisations. Les droits humains et la protection de l'environnement sont des questions trop importantes pour les laisser au bon vouloir des entreprises. La campagne bénéficie du soutien du conseiller aux Etats Dick Marty. Ce spécialiste des droits humains appelle la Suisse à établir des règles claires dans l'intérêt aussi de sa propre réputation.

Les cheminots d'Europe mettent en garde contre la séparation de l'infrastructure et du transport et contre une

## UE: le SEV a contacté des

Les syndicats de cheminots européens ont appelé mardi le Parlement européen à prendre la semaine prochaine des décisions qui soient utiles au transport public au lieu de lui nuire.

La semaine prochaine, le Parlement européen débat d'un projet de directive sur une «refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire» et doit procéder au vote. C'est vraiment une affaire importante. Si le projet est accepté tel quel, la séparation de l'infrastructure et du transport et la libéralisation du trafic voyageurs recevront un grand coup d'accélérateur.

Les modifications envisagées les plus importantes sont:

- les prestations liées aux activités ferroviaires (ateliers d'entretien et de maintenance, gares de triage, terminaux, gares, etc.) doivent être



Giorgio Tuti, président du SEV et membre de la commission exécutive d'ETF, discute dans le hall de la gare de Berne avec une usagère du rail à l'occasion de l'action du SEV de ce mardi 8 novembre.

séparées sur les plans juridique, organisationnel et décisionnel de l'entreprise de transport ferroviaire (ETF) si celle-ci a une position dominante sur le marché;

- accès plus généralisé à l'infrastructure pour les entreprises de transport non ferroviaires;
- restriction du droit de grève par l'instauration du service minimum;

- la Commission des transports propose en outre au plénum que la Commission européenne soit invitée à présenter jusqu'à fin 2012 un projet législatif pour une séparation complète entre les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires ainsi qu'un deuxième projet législatif pour la libéralisation du trafic ferroviaire voyageurs intérieur. La

Commission a déjà annoncé elle-même ce dernier projet.

C'est la raison pour laquelle la Fédération des travailleurs européens des transports (European Transport Workers' Federation ETF\*) met sur pied le 8 novembre des actions dans l'Europe entière pour signaler les dangers des projets discutés au Parlement européen.

## MIGRATION

## Pour la tolérance et la cohabitation

Le SEV mène ces prochaines semaines une campagne contre la xénophobie. Sous le slogan: «Sans nous, pas de transports publics» elle appelle à la tolérance et à vivre ensemble au lieu de jouer l'exclusion et la confrontation. Le secrétaire syndical Arne Hegland, responsable de cette campagne, a présenté le projet au comité SEV: banderoles, drapeaux (voir ci-dessous) et

cartes marquent cette action menée par plusieurs syndicats de l'USS. Le comité a exprimé son soutien total.

Les points forts sont la Journée des migrations du 19 novembre, l'insertion de la carte dans le *contact.sev* no 24 et une action de distribution le 13 décembre avec en vue la journée internationale des migrations du week-end suivant.

pmo/hk



## Analyse de la votation au comité SEV

## Après le vote ...

«La bataille pour les élections de 2015 a déjà commencé»: voici une citation tirée de l'analyse faite par le comité SEV des résultats du 23 octobre.

En premier lieu, il y a eu la joie pour l'élection d'Edith Graf-Litscher et de Philipp Hadorn au Conseil national.

## Conseil des Etats

Toutefois, la discussion s'est vite portée sur le 2<sup>e</sup> tour pour le Conseil des Etats dans le canton de St-Gall, où le président de l'USS Paul Rechsteiner se présente contre le président de l'UDC Toni Brunner. Le SEV soutiendra à nouveau activement Paul Rechsteiner. Il y a aussi un 2<sup>e</sup>

tour pour le Conseil des Etats dans le canton de Vaud. Là, le SEV soutient la socialiste Géraldine Savary et le Vert Luc Recordon. Le SEV soutient aussi le secrétaire à la centrale USS Jean-Christophe Schwaab, le premier des viennent-ensuite.

Plusieurs intervenants ont lancé un appel pour qu'on en fasse encore plus au SEV pour informer les membres quels candidates et candidats et surtout quels partis le SEV soutient en matière de politique sociale et des transports. Cela vaut aussi pour le positionnement ces prochains mois du SEV et des syndicats comme leaders pour les sujets dans des domaines essentiels, en particulier les assurances sociales, ont souligné les membres du comité.

Peter Moor

## Dépasser le scandale

Dans sa variante d'irresponsabilité sociale, le système capitaliste suisse fait fort. Deux jours après les élections fédérales (quel hasard !), la multinationale pharmaceutique Novartis annonce la suppression de 1100 emplois dans le pays, dont 320 sur le site vaudois de Prangins, site qui devrait être supprimé ensuite avec 340 autres emplois qui seraient déplacés on ne sait où. Ces suppressions d'emplois interviennent dans une entreprise extrêmement florissante : 2,5 milliards de dollars de bénéfice net au troisième trimestre. Depuis le début de l'année, le bénéfice cumulé est supérieur à 10 milliards de dollars... Mais ce n'est pas assez. L'entreprise veut « améliorer sa rentabilité et réduire ses coûts ».

Ainsi, à côté de multiples PME qui tirent la langue à cause du franc fort et qui jonglent avec le chômage partiel pour sauvegarder les emplois, des multinationales aux profits somptueux suppriment des emplois hautement qualifiés pour augmenter encore plus leurs bénéfices. Et qui assumera les conséquences sociales à moyen et long termes ? Evidemment l'Etat, donc les contribuables. Comme d'habitude, le scandale au début est énorme, la condamnation totale, y compris de la part de la droite politique (belle unanimité vaudoise !). Les réactions attendues et prévisibles du côté des syndicats, des autorités locales et cantonales, se mettent en place. Espérons ! Mais jusqu'à présent, l'espoir a toujours été

déçu dans des cas semblables. Puis le temps passe, un constat d'impuissance et de fatalité s'installe (voir le cas Cardinal à Fribourg) et ça peut recommencer après une nouvelle célébration par la droite de la « souplesse du marché suisse du travail »... Cela fonctionnait ainsi jusqu'à présent. Toujours les mêmes perdants, toujours les mêmes payants, toujours les mêmes gagnants. Et maintenant, nous sommes à la veille d'une crise économique qui risque de dépasser tout ce que nous avons connu jusqu'à présent.

Qui va bénéficier de « l'amélioration de la rentabilité et de la réduction des coûts » de Novartis ? Le management (dans tous les cas) et les actionnaires. Parmi ces derniers se trouvent certai-



nement de multiples caisses de pensions. A coup sûr, soit directement, soit par le biais de fonds de placement, toutes les caisses de pensions du pays possèdent des actions Novartis dans leur portefeuille. Et c'est bien normal dans le système actuel. Ainsi, les salariés en général à travers leurs caisses de pensions ont un intérêt évident à ce que Novartis fasse un maximum de

profits. La boucle est bouclée, le serpent se mord la queue... Les salariés semblent définitivement piégés.

Pas tout à fait. Les caisses de pensions suisses ont déjà perdu des centaines de millions dans des placements auprès d'entreprises qui avaient complètement perdu le sens de leurs responsabilités sociales (voir le cours des actions Swissair et UBS, par exemple). Si les salariés exigeaient de leur caisse de pensions qu'elle place leur argent exclusivement dans des entreprises qui remplissent pleinement leurs responsabilités sociales, ce serait déjà un premier pas. Il faudrait le compléter, comme déjà dit, par la création de fonds souverains réservés en priorité aux placements des caisses de pensions, centrés sur les investissements d'infrastructures à long terme (énergie, transports publics, logements, par exemple).

Et puis, il y a la démocratie. Elle peut se manifester dans les assemblées des actionnaires ; malheureusement en Suisse cette voie est curieusement encore très peu utilisée. Mais ça commence à bouger ! Enfin, il y a aussi l'autre démocratie, celle qui est évoquée pour la Grèce (pays qui l'a inventée) et qui provoque un tsunami de réactions négatives de la part des milieux politico-économiques. Mais pourquoi ? En quoi demander l'avis de ceux qui souffrent encore et encore et qui payent pour l'irresponsabilité sociale généralisée des classes dirigeantes de leur pays est-il un scandale ?

Michel Béguelin

### Taux d'intérêt minimal LPP

## Le Conseil fédéral fait un cadeau aux assurances

Alors que cela n'était nullement nécessaire, le Conseil fédéral a baissé de 2 à 1,5% le taux d'intérêt minimal appliqué dans le deuxième pilier. Ce faisant, il donne suite aux lamentations de la branche des assurances qui croyait ses copieux bénéfices en matière de deuxième pilier en danger à cause des turbulences qui agitent les marchés financiers. Une baisse de ce taux n'équivaut cependant à rien d'autre qu'à une baisse des rentes qui seront versées demain aux assurés. L'Union

syndicale suisse (USS) critique le fait que le gouvernement se cache ici derrière une méthode de calcul sujette à caution, au lieu de garder à l'esprit les futures rentes de vieillesse des actuels salariés.

Alors que les capitaux épargnés dans le pilier 3a continuent à offrir des taux d'intérêt de 2 à 3%, le Conseil fédéral prétend qu'il ne serait plus possible de maintenir un taux d'intérêt de 2% pour les avoirs du deuxième pilier. Par le passé, le rendement sans risque du

capital a toujours été supérieur au taux minimal décidé par le Conseil fédéral. Et les recettes supplémentaire tombaient dans la poche des compagnies d'assurance.

Avec une politique aussi peu crédible en matière de taux d'intérêt minimal LPP, notre gouvernement détruit la confiance placée dans le système des caisses de pensions. Après cette incompréhensible décision, l'USS exige du Conseil fédéral qu'il prenne à tout le moins des mesures permettant de ga-

rantir que les rendements réalisés au-delà du taux d'intérêt

minimal profitent aux assurés et non aux assureurs.

USS

### DES MILLIERS DE FRANCS DE PERTES

Exemple de manque à gagner à partir d'un capital accumulé de 300 000 francs dans le 2<sup>e</sup> pilier:

Taux 2%, intérêts en 2011: 6000 francs

Taux 1,5%, intérêts en 2012: 4500 francs, soit une perte de 1500 francs

En 10 ans, avec un taux de 1,5% et la perte cumulée des intérêts, la perte totale pour les rentiers s'élèvera à 17 500 francs!

Assemblée des sections romandes de la VPT

# Les transports publics ont besoin d'un engagement financier et social fort de la part des cantons



Les membres du comité d'organisation de la journée des sections romandes de la VPT (de g. à d.): Raoul Béguelin, Roland Weber, Sébastien Burgy, Pierre-Alain Gerber et Patrick Morier. Manquent Pierre-André Gerber, Christiane Ischer et Jean-Michel Pantet.

**Samedi 12 novembre aura lieu à Neuchâtel l'assemblée des délégués des employés des ETC de Suisse romande. Au cœur des débats: le rôle des cantons dans le secteur des transports publics.**

D'une part un besoin accru de mobilité, d'autre part des autorités cantonales tentées de limer sur les budgets des transports publics. Cette politique de rigueur budgétaire freine le développement des transports publics et pénalise les employés (compression du personnel, salaires qui stagnent, difficultés à renflouer des caisses de pension en sous-couverture). Le SEV se bat pour que les cantons assument leurs engagements financiers dans les transports publics mais aussi leur rôle social, notamment en favorisant

la mise sur pied dans de conventions collectives de travail (CCT). La responsabilité des cantons dans le secteur des transports publics sera précisément au cœur des débats de l'assemblée des sections romandes de la sous-fédération VPT. La situation du canton de Neuchâtel sera particulièrement évoquée lors de la table ronde tripartite qui accueillera notamment le conseiller d'Etat Claude Nicati.

## Deux «premières»

Pour la première fois de son histoire, cette assemblée est organisée par deux sections: VPT LNM et VPT TN. Et pour la première fois de son histoire, cette assemblée se déroulera sur un bateau. En l'occurrence ce sera le *Fribourg* qui sera à quai durant l'assemblée au débarcadère de la LNM à la place du Port à Neuchâtel. Après la partie officielle, les participants seront invités à changer de ba-

teau. Ils quitteront le *Fribourg* pour monter sur un autre bateau de la LNM, *La Béroche*, où l'apéritif sera servi. Si le temps le permet, le président de la section VPT LNM Raoul Béguelin – par ailleurs l'un des capitaines de la compagnie – prendra le gouvernail pour emmener les convives faire un tour sur le lac de Neuchâtel. Suite à cet apéritif lacustre, retour sur le *Fribourg* où les tables auront été mises pour le repas.

## Le cocktail retrouvailles amicales et sérieux syndical

Depuis plusieurs mois, le comité d'organisation réunissant des membres des deux sections travaille d'arrache-pied pour la réussite de cette journée. Un écran sera installé sur le pont du *Fribourg* pour permettre à tous les participants de suivre le déroulement de l'assemblée et le débat de la table ronde. Le président du comité d'organisation, Sébastien Burgy, se

réjouit d'ores et déjà d'accueillir les quelques 250 délégués des sections et invités qui se sont inscrits: «Durant l'assemblée, notamment au cours de la table ronde, je m'attends à des propos engagés, sérieux, qui concernent nos conditions de travail. Mais nous savons que les participants ont, d'année en

année, beaucoup de plaisir de se retrouver à cette assemblée des sections romandes VPT. Nous avons donc voulu créer un cadre agréable et sympathique pour ces retrouvailles syndicales et amicales. D'ores et déjà je souhaite la bienvenue à toutes et à tous à Neuchâtel.»

Alberto Cherubini

## DEUX SECTIONS MAIS UN COMITÉ D'ORGANISATION

Le comité d'organisation de cette journée des sections romandes VPT est composé de: Sébastien Burgy (TN), président; Raoul Béguelin (LNM); Pierre-Alain Gerber (TN); Pierre-André Gerber (TN); Christiane Ischer (TN); Patrick Morier (LNM); Jean-Michel Pantet (TN); Roland Weber, TN. Le collègue Jean-Michel Pantet, victime d'un accident cardio-vasculaire, n'a pas pu participer aux derniers préparatifs de l'assemblée. Ses collègues du comité d'organisation, ainsi que la direction du SEV et la rédaction de *contact.sev* lui souhaitent une prompt guérison.

A la Société de Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat SA, la section VPT LNM – présidée par Raoul Béguelin – compte 20 membres. Au sein des Transports publics du Littoral neuchâtelois SA (TN), la section VPT TN totalise 160 membres et elle est présidée par Sébastien Burgy.

AC



«Il y a des échanges sur de nombreux sujets avec les CFF et d'autres entreprises de transports, parce que nous avons de nombreux intérêts similaires, à côté des divergences dans les négociations CCT..»

Daniela Lehmann, politique des transports au SEV

La coordinatrice de la politique des transports au SEV explique son travail

## «Le SEV a un très bon réseau»

Depuis bientôt un an et demi, Daniela Lehmann participe à la politique fédérale pour le SEV. Elle rédige les prises de position pour les procédures de consultation, fait du lobbying envers les parlementaires, soigne les contacts avec les alliés et les autorités. Cependant les membres la voient seulement de temps en temps à une assemblée. D'où cette interview.

**contact.sev: Tu viens juste d'organiser une grande action d'affichage pour la politique européenne des transports à la gare de Berne (voir page 2). De quoi s'agit-il ?**

**Daniela Lehmann:** L'idée était de participer à la journée d'action de la Fédération des travailleurs européens des transports (ETF) contre la proposition de la commission européenne d'une séparation complète entre les infrastructures et

les transports et d'inviter en Suisse les membres de la commission des transports du parlement européen. Ceci pour qu'ils voient notre réseau ferroviaire intégré, avant qu'ils ne démantèlent les chemins de fer comme système global. Parce que la Suisse a un excellent système de transports publics, nous sommes d'avis que nous pouvons arriver avec fierté face à l'Europe, en étant conscients de notre valeur.

**Pourquoi une action d'affichage ?**

Il faut un point de départ visuel, qui accroche le regard. Faire une affiche n'était certainement pas une approche révolutionnaire, mais une solution simple que nous pouvions mettre en place avec peu de moyens et de personnel.

**As-tu déjà organisé d'autres manifestations médiatiques de ce genre depuis que tu es au SEV ?**

Oui, j'ai par exemple organisé en mai pour le congrès SEV la conférence vidéo de la manifestation ETF qui se tenait en même temps à Bruxelles. Pour d'autres, j'ai seulement co-organisé: en août 2010 nous avons apporté avec l'ATE, la communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) et Pro Rail suisse plus de 34 000 signatures en faveur de la pétition contre les économies dans les transports régionaux; trois mois plus tard le Conseil fédéral y a heureusement renoncé. Et en septembre 2010, nous

avons remis à la Chancellerie fédérale avec l'ATE et d'autres organisations partenaires plus de 140 000 signatures pour l'initiative sur les TP. Celle-ci exige que la moitié de la taxe sur les carburants soit affectée à la construction de routes, au lieu des trois quarts actuels et que l'autre moitié soit pour les TP. L'initiative demande au Conseil fédéral, d'élaborer le contre-projet «Financement et développement des infrastructures ferroviaires» (FAIF). Celui-ci est passé en procédure de consultation en mars 2011 et nous avons investi pas mal de temps au SEV pour proposer des solutions avec notre prise de position.

**Est-ce que cet effort en vaut vraiment la peine pour les procédures de consultation ?**

En fait, la réponse du SEV n'en est qu'une parmi beaucoup d'autres. Malgré ça, cela vaut la peine de faire ce travail pour un projet aussi décisif pour l'avenir des TP que celui-ci, déjà parce que nous clarifions aussi en même temps notre position à l'interne. L'équipe de la politique des transports (le

qui est ensuite traitée par la direction, à la séance de travail (secrétaires syndicaux) et au comité central. Cela exige bien sûr un peu de temps. Cependant notre position a maintenant le soutien nécessaire. Et nous sommes bien préparés à apporter notre avis aux parlementaires, s'ils débattent du FAIF au printemps.

**Sur quelles autres procédures de consultation as-tu travaillé jusqu'ici ?**

Des propositions essentielles comme les buts stratégiques des CFF et l'organisation de la police des transports dans le cadre de la réforme ferroviaire 2.2. Nous nous sommes aussi bien préparés pour l'audition que nous avons organisée en septembre 2011 avec le groupe d'experts Infrastructure du DETEC – avec entre autres la question de savoir si les infrastructures et l'exploitation doivent être complètement séparés.

**Qu'est qui vient ensuite ?**

Un sujet dont nous allons sûrement nous occuper massi-

ouverte de savoir s'il y aura une vraie procédure de consultation la dessus.

**Pourrais-tu expliquer avec l'exemple du financement de la Caisse de pensions CFF comment tu fais avancer le lobbying au Parlement ?**

Nous avons fait du lobbying de manière particulièrement intensive, parce que c'était une proposition essentielle. Le fait que la Commission des finances du Conseil des Etats nous ait invité à une audition, nous a épargné de devoir informer ses membres un par un. Nous avons envoyé à tous les conseillers aux Etats une fiche technique et nous les avons invités à une rencontre avec une délégation que nous avons composée et qui comptait un représentant SEV, un collaborateur CFF et un retraité des CFF. En plus nous avons fait des invitations par téléphone. En décembre 2010 le Conseil des Etats a voté la contribution de 1,148 milliards avec 40 oui, 0 non et 1 abstention, ce qui était clairement inattendu. Nous avons ajusté dans la fiche technique certains points qui sont apparus peu clairs dans les discussions et nous l'avons envoyée à 200 conseillers nationaux. Parmi ceux-là nous avons concentré les discussions sur le centre politique. Car nous supposons, que le cas devait être clair pour la gauche et les Verts et que cela n'aurait pas valu la peine d'investir du temps sur les tenants de la ligne dure de

### BIO

**Daniela Lehmann (44 ans)** a grandi à Langenthal et a suivi une formation de dessinatrice en bâtiment. Elle a étudié l'architecture et a une formation de coloriste. Elle a ensuite changé de profession et travaillé plus de 14 ans à l'ATE: d'abord comme responsable du département sécurité des transports, ce qui impliquait de nombreuses délibérations téléphoniques, ensuite comme cheffe d'équipe des campagnes. De 2007 à 2009 elle a été responsable de l'agence et coordinatrice des campagnes à l'Association de l'amitié tibéto-suisse. Depuis juin 2010 elle est coordinatrice de la politique des transports au SEV (à 80%). En parallèle à son métier elle a suivi au WWF la formation de consultante en environnement et durant les deux dernières années un diplôme post-grade en scénographie à l'Ecole supérieure d'Art de Zurich. Elle vit en partenariat et habite avec sa fille de bientôt 17 ans à Langenthal. Loisirs: cinéma, théâtre, architecture.

# INTERVIEW



Daniela Lehmann (à droite) le 24 août 2010 lors de la remise de la pétition contre les plans d'économie du Conseil des Etats dans les transports régionaux, qui menaçaient 160 lignes régionales. A côté d'elle depuis la droite: Bea Heim, présidente de la CI-TraP, Edwin Dutler, président de Pro Rail, et Franziska Teuscher, présidente centrale de l'ATE. Ils sont arrivés devant le Palais fédéral en car postal, parce que ces plans d'économie touchaient 130 lignes de cars postaux.

l'UDC. Le Conseil national a aussi voté pour très nettement en mars 2011.

## Qui sont tes alliés pour le lobbying ?

On peut en général compter sur le PS et les Verts. Ceux-ci sont les plus proches de nous, comme l'a nettement montré le rating SEV des parlementaires selon le comportement de vote. Pour de nombreux sujets il y a des échanges avec les CFF et d'autres entreprises de transports, parce que nous avons de nombreux intérêts similaires – à côté des divergences pour les négociations CCT, etc. Avec l'Office fédéral des transport (OFT) et l'UTP (Union des transports publics) nous discutons régulièrement des questions politiques, tout comme avec l'ATE et toutes les organisations actives dans les TP, y compris les entreprises de transports. Le président SEV Giorgio Tuti est vice-président de l'alliance pour l'initiative sur les TP et je suis membre du comité du CI-

TraP et de celui de l'Initiative des Alpes en tant que représentante SEV. L'Union syndicale suisse est aussi bien sûr un allié politique essentiel, que nous laissons mener les questions de politique sociale. En bref: le SEV a très bon réseau pour la politique des transports et il est reconnu comme un partenaire compétent.

## Jusqu'ici, le SEV était déjà représenté au Conseil national par la secrétaire syndicale Edith Graf-Litscher et maintenant par Philipp Hadorn, qui a gagné les élections. La joie règne ?

Bien sûr! Une double représentation au Parlement est très utile. Edith Graf-Litscher est aussi membre de la CTT du Conseil national. Il y d'autres nouveaux visages au parlement.

## Est-ce que tu fais un marathon de repas professionnels pendant la saison d'hiver ou bien te ballades-tu plutôt dans la Salle des Pas perdus ?

Nous contactons les parlementaires avant quand nous avons une demande

concrète. Après les élections nous leur avons déjà écrit à tous, afin de leur montrer que nous sommes un acteur du jeu. Le Conseil national débattait déjà de la réforme ferroviaire 2.2 pendant la session d'hiver et formera ensuite un point de départ aux discussions. Pendant la session de printemps, nous continueront avec le FAIF et ensuite aussi avec la rencontre annuelle des parlementaires du SEV.

## Interviens-tu aussi vraiment au niveau cantonal et européen pour la politique des transports ?

Je me concentre clairement sur la politique fédérale, même si je dois bien sûr également toujours regarder ce qui ce passe à ces niveaux, où j'ai aussi mes contacts.

## En mai tu as achevé une formation de scénographe à côté de ton travail. Est-ce qu'elle est aussi utile au SEV ?

La scénographie servait à l'origine à faire des décors mais aujourd'hui cela va beaucoup plus loin, en mettant en scène les entrées et

le jeu dans différents espaces en général. Dans mon travail de diplômé j'ai traité de la question: «Comment mettre en scène une action, une manifestation ou une entrée en scène politique afin que les médias en parlent?» Ce que j'ai appris, je peux aussi l'utiliser au SEV.

## Avant de venir au SEV, tu as effectué un travail politique pour l'ATE et l'Association de l'amitié tibétaine-suisse (STFA). Y a-t-il des différences perceptibles entre les trois organisations ?

Oui. Par exemple parmi les trois, le SEV est celle qui est le plus considérée comme une organisation professionnelle et il est invité relativement souvent à des au-

## «Le SEV est aussi considéré comme une organisation professionnelle et il est invité relativement souvent aux auditions.»

ditions, ce qui est très précieux. L'ATE au contraire utilise l'initiative populaire comme outil, si elle veut vraiment mettre un thème en avant.

## Dans ce que tu as appris chez tes employeurs précédents, peux-tu mentionner un exemple qui pourrait être utile au SEV ?

Quand les jeux Olympiques ont eu lieu en Chine, le STFA n'a pas appelé au boycott, parce que cela trouve à chaque fois peu d'échos dans les médias, mais a annoncé une équipe sportive au Comité Olympique. Celle-ci a trouvé un grand écho médiatique, y compris des interviews dans des journaux sportifs, même si cela n'a pas été admis par la Chine. C'est une telle approche positive que le SEV poursuit maintenant aussi avec l'UE, à laquelle il dit: «Venez voir nos chemins de fer intégrés, nous en

sommes fiers!», au lieu de juste critiquer les propositions européennes.

## LES STATISTIQUES TROP BELLES DE L'OFS SUR LA QUALITÉ DE L'EMPLOI EN SUISSE

Les salariés de Suisse seraient plus satisfaits et moins stressés, devrait-on croire, à lire les statistiques publiées par l'Office fédéral de la statistique sur la qualité de l'emploi en Suisse. Que c'est curieux! La réalité observée semble en effet différente: le stress devrait plutôt s'être accru. Cette supposition est d'ailleurs confirmée par l'étude du seco sur le stress publiée en mai dernier. Selon cette étude, la part des «personnes occupées» souvent ou très souvent stressée est passée de 26,6 % en 2000 à 34,4 % en 2010. Contrairement aux chiffres de l'OFS, 10 % des «personnes occupées» ne sont pas ou pas très satisfaites de leur travail (OFS: 4,9 % d'insatisfaits). L'insécurité de l'emploi est une source de stress. A

ce sujet, l'OFS suggère que la peur de perdre son emploi a nettement diminué, même si, par exemple, les formes précaires de travail – comme le travail sur appel – ont augmenté. Ce qui pose problème ici, c'est que l'on compare l'insécurité de l'emploi de 1997 avec celle de 2007. En 1997 en effet, le taux de chômage était de 4,8 %, alors qu'il était de 2,8 % en 2007. Le fait que les gens aient plus ou moins peur de perdre de leur emploi s'explique sans doute par la conjoncture. La surévaluation du franc et le ralentissement conjoncturel sont des sources de stress, surtout dans l'économie d'exportation. D'ailleurs, les entreprises concernées font savoir que le nombre des cas de maladie est en augmentation. *USS*

## Réseaux de soins intégrés

# Pas comme ça !

Le projet de réseaux de soins intégrés (managed care) adopté par les Chambres fédérales lors de leur session d'automne est désormais combattu par voie référendaire. L'USS fait aussi partie du camp de ceux qui n'en veulent pas. Car, cette réforme alourdira la charge supportée par les assurés et recèle aussi de nouveaux risques.

L'Union syndicale suisse (USS) est favorable aux soins intégrés. C'est pourquoi, avec le Syndicat suisse des services publics (ssp), l'Association suisse des infirmières et infirmiers (ASI) et d'autres organisations professionnelles du secteur de la santé, elle a mis au point le modèle de l'interlocuteur/interlocutrice personnel de santé. L'USS doit toutefois quand même rejeter le projet adopté au Parlement, d'autant plus que les assurés ont déjà été les dindons de la farce des autres récentes réformes en matière de santé et parce qu'il n'y a toujours pas de volonté politique suffisante pour atténuer les effets du système antisocial de primes individuelles en hausse constante; cela, au moyen d'une réduction des primes liée à un objectif social appliqué dans tout le pays.

Le nouveau régime du financement des soins et le financement hospitalier sont des exemples de ces réformes «malheureuses». Dans le premier cas, la solution fédéraliste choisie a pour effet d'accroître les charges des personnes dépendantes de soins dans une mesure telle que le Surveillant des prix s'en est alarmé! Dans le deuxième cas, le financement hospitalier aura pour effet, vu l'absence de mesures d'accompagnement, d'accroître la pression sur le personnel de la santé. Lors de la journée d'action du 22 septembre 2011, des milliers de travailleurs et travailleuses de la santé ont manifesté pour protester contre leurs difficiles conditions de travail. Quant aux soins intégrés, ce projet relèvera la quote-part maximale pour la faire passer

de 700 à 1000 francs par an. S'y ajoutera une hausse de la quote-part en pour-cent (par prestation) de 10 à 15 %. Cela, sans pour autant que les assurés bénéficient de prestations supplémentaires par rapport à aujourd'hui. Au contraire même, comme avec les autres réformes, ils se feront encore plus plumer. Seuls ceux et celles d'entre eux qui choisiront un réseau de soins intégrés verront leur quote-part annuelle baisser de 200 francs.

De plus, ce projet octroie beaucoup trop de pouvoir aux caisses-maladie. Et, parmi les autres dangers qu'il recèle encore, mentionnons la «coresponsabilité budgétaire» des réseaux, qui entraînera un rationnement des prestations. De fait, comme les déficits devront être supportés par le réseau, des prestations nécessaires risquent d'être refusées ou limitées. En outre, les caisses seront libres de conclure des contrats avec les réseaux de leur choix et, qui plus est, elles ne seront même pas obligées de proposer des réseaux à leurs assurés. Dans la pratique, cela pourra déboucher par un énorme embrouillamini.

En résumé, bien que raisonnable en soi, le concept de soins intégrés présente, en l'état, des inconvénients dangereux et antisociaux. C'est pourquoi l'USS n'en veut pas et soutient donc le référendum qui a été saisi contre lui.

*Christina Werder,  
secrétaire centrale de l'USS/fq*



Un projet qui octroie beaucoup trop de pouvoir aux caisses-maladie.

## Salaire minimum légal

# L'Allemagne y pense

A ce jour, contrairement à de nombreux pays européens – sauf la Suisse –, l'Allemagne ne connaît toujours pas de salaire minimum légal. Certes, syndicats et partis de gauche en demandent un depuis longtemps, mais la majorité démocrate-chrétienne s'y oppose de toutes ses forces. Toutefois, il y a quelques jours, la chancelière allemande Angela Merkel a ouvertement fait volte-face sur cette question.

Il a dû se sentir longtemps très seul Karl-Josef Laumann, cet ancien syndicaliste d'IG Metall, aujourd'hui, en tant que président national de la «Christlich-Demokratische Arbeitnehmerschaft», chef de file de l'aile chrétienne-sociale de la CDU (démocratie-chrétienne). Les dirigeants de son parti jugeaient en effet totalement inutile de faire figurer dans le catalogue de revendications de la CDU l'idée d'introduire un salaire minimum légal, portée par la gauche et les syndicats. Or, depuis la fin octobre, la situation a changé: la chancelière Merkel en personne – avec sa ministre du Travail, van der Leyen – est désormais favorable à un salaire plancher fixe, une «feste Lohnuntergrenze», autrement dit: un salaire minimum garanti par l'État. L'option actuellement retenue est de confier à une commission des partenaires sociaux la tâche d'édicter un tel salaire dans les branches où aucune négociation collective ou salariale n'a lieu et de l'adapter régulièrement. Il est actuellement question d'un salaire horaire d'à peine 7 euros pour la partie est du pays et de 8 euros pour la partie ouest. Mais le DGB, le pendant allemand de l'Union

syndicale suisse (USS), demande au moins 8,50 euros pour l'ensemble du pays.

A ce revirement des plus remarquables auquel l'on a assisté aux étages supérieurs de la hiérarchie politique allemande, on trouve deux types de raisons:

1. Plus l'on parle de salaires minimums et plus des recherches empiriques sont effectuées à leur sujet, plus il apparaît que les équations du style: «salaires minimums = plus de chômage», déduites à partir de constructions idéologiques purement néolibérales, reflètent uniquement l'opinion de leurs auteurs et non pas la réalité des faits. Ainsi, la ministre du Travail van der Leyen a également demandé à six instituts de recherche allemands d'étudier l'incidence économique des salaires minimums fixés. Et, grâce à une indiscrétion, on sait désormais qu'aucune de ces études n'a trouvé d'effets négatifs aux salaires minimums.

2. Dans un pays où 7 % des salarié(e)s travaillent pour des salaires bruts inférieurs à 6 euros de l'heure (et cela, sans tenir compte des apprenti(e)s et des «travailleurs/travailleuses à 1 euro»!), c'est-à-dire pour un salaire mensuel brut de 1000 euros, dans un tel pays règne de ce fait une misère sociale avec laquelle il n'est pas possible de gagner des élections fédérales. La chancelière, entre autres, doit bien le savoir.

Cette volte-face de la chancelière Merkel n'est-elle par conséquent qu'un réflexe pragmatique de survie de sa part? Et parviendra-t-elle à convaincre les ailes frondeuses, libérale et conservatrice, de son parti? A ce jour, nul ne le sait. Mais le feu vert donné par Angela Merkel à un salaire minimum légal en Allemagne représente un signe très fort.

*Ewald Ackermann*

La section VPT services ferroviaires cherche la bonne organisation pour poursuivre sur la voie du succès

## «Pour qu'une voix obtienne le poids de 500 voix, 1000 voix ...»

L'assemblée des membres du 13 octobre à Zurich a été la plus fréquentée depuis la fondation de la section. Et cela bien qu'il y ait eu seulement des questions d'organisation mais aucun sujet «brûlant» annoncé à l'ordre du jour.

Elle a essentiellement porté sur le bilan de ce qui a été obtenu et sur la préparation du terrain pour l'avenir compte tenu du fait que les mandats et les projets d'organisation de la section en cours depuis 2006 arrivent à leur terme.

En 2006 la situation de l'organisation syndicale dans les services ferroviaires était désolante. L'ancienne section gastronomie ferroviaire comptait seulement 60 membres et avec un taux d'organisation de moins de 10% le SEV n'avait pas la force d'avoir une influence efficace sur la dégradation des conditions d'embauche et de travail. Aujourd'hui la section est forte de 450 membres. Cette force grandissante a été de plus en plus transformée en initiatives concrètes. Des dossiers toujours plus nombreux ont pu être déposés chez les employeurs et être traités avec une efficacité croissante. Par exemple, les négociations qui viennent de commencer pour la révision de la CCT El-



Depuis 2006 la section a grandi, passant de 60 à 450 membres, écrit le président Calogero Ferruccio Noto (ici lors d'une action à la gare de Lausanne il y a quelques jours avec la vice-présidente Eleonora Wüthrich). Ce succès est dû à une politique de recrutement active, mais surtout à l'engagement des syndicalistes de milice. C'est donc avec satisfaction qu'il remettra son mandat et passera le relai à ses successeurs.

vetino, et sur laquelle l'assemblée a aussi été informée, ont eu lieu uniquement grâce à un long travail préparatoire de la section.

### Des membres actifs donnent un syndicat fort

A quoi attribuer ce succès exceptionnel du SEV et de la sous-fédération VPT? Le recrutement des membres n'explique pas tout, car d'autres projets de recrutement ont échoués ou n'ont de loin pas eu autant de succès, cela malgré l'engagement de moyens importants dans des domaines d'une difficulté similaire. Ce qui a été décisif dès le départ est la prise en charge de responsabilités et l'implication active des membres et

des permanents de section: auto-organisation, responsabilité personnelle, défense et satisfaction des besoins particuliers des gens impliqués dans notre domaine ainsi que des actions de recrutement ciblées sont les raisons qui ont mené au succès le «projet services ferroviaires», avec bien sûr la bonne prise en charge et le soutien de la section par le SEV et la sous-fédération VPT.

Dans la nouvelle phase, qui commencera avec l'assemblée générale du 7 mars 2012, ce qui a été obtenu doit être consolidé et assuré sur le long terme. Le domaine d'organisation de la section est très compliqué, car il n'inclut pas seulement Elvetino, mais aussi Railgourmino Swissalps, DB Autozug Zürich et DB Reise&Touristik, y compris les collaborateurs à l'étranger. La taille atteinte maintenant comporte aussi un défi exigeant, qui peut être assumé uniquement par un comité de section largement soutenu et plus fort, plus déterminé et plus compétent. Une nouvelle forme de soutien de la part du SEV et de la VPT est aussi utile.

### De bonnes bases pour l'avenir

Avec les cinq nouveaux membres du comité élus à l'assemblée et le dévelop-

pement continu du réseau de personnes de confiance, deux conditions décisives sont remplies pour poursuivre un travail syndical couronné de succès.

Avant tout il y a cependant des indices toujours plus nets de petits et précieux progrès de la conscience syndicale dans notre domaine. Dont la disponibilité croissante à s'engager syndicalement, il y a des raisons d'avoir confiance. «Je veux faire en sorte qu'avec contribution, une voix obtienne le poids de 500 ou 1000 voix», a dit très justement à l'assemblée un membre fraîchement élu au comité, ce que de forts applaudissements ont prouvé. Beaucoup ont témoigné du fait que dans le domaine des services ferroviaires les collaborateurs ont gagné en conscience et en assurance, et le syndicat en confiance.

C'est avec cette satisfaction que le président de section Calogero Ferruccio Noto a communiqué à l'assemblée qu'il remettait son mandat à la fin de la période statutaire, car il quitte Elvetino pour une nouvelle orientation professionnelle. Il a exprimé un merci tout particulier à tous les collègues qui se sont engagés durant toutes ces années au comité: sans leur implication la conception et le succès de ce projet de construction n'auraient jamais été possible.

Retenir les raisons qui ont rendu possible les succès précédents est néanmoins décisif pour la suite. Il faut une solution particulière pour l'organisation de la section VPT services ferroviaires, comme l'est la section. Ebaucher une solution qui sera proposée à l'Assemblée générale de mars sera la tâche principale du nouveau comité renforcé et elle sera encore étoffée avec les représentants et représentantes de Suisse romande et des filiales des services ferroviaires.

Calogero Ferruccio Noto/hk

CCT login retravaillée

## Travail, salaire, vacances

La CCT qui existe depuis 2011 pour le personnel de la société login a été retravaillée pour la 2<sup>e</sup> fois.

Les partenaires sociaux étaient d'accord sur le fait que le système salarial existant devait être retravaillé. Login a demandé à ce que le temps de travail soit augmenté tandis que les collaborateurs ont réclamé de leur côté une augmentation de salaire et plus de transparence dans les augmentations de salaires.

La nouvelle CCT est basée sur la semaine de 41 heures (39 heures auparavant). L'augmentation du temps de travail de deux heures par semaine s'imposait en particulier pour des raisons techniques (formateurs, qui travaillent à temps partiel chez login et dans une entreprise ferroviaire). Cette augmentation du temps de travail sera entièrement compensée par une hausse générale de salaire de 2,4% ainsi qu'une augmentation du droit aux vacances d'une semaine et un jour pour tous. L'augmentation du temps de travail hebdomadaire sera ainsi indemnisée pour moitié au travers d'une hausse de salaire et pour l'autre moitié par une augmentation des vacances. De plus, un congé paternité de cinq jours sera introduit. Les plages salariales seront simplifiées et augmentées et les critères qui forment les conditions pour une hausse de salaire figureront désormais dans la CCT.

Comme mesures salariales intégrées pour 2012 la masse salariale sera augmentée de 0,3% de manière à ce que les transferts au niveau supérieur ainsi que l'augmentation des plages salariales de 2,4% puissent se faire. Le programme définitif des plages salariales et les passages personnels d'un échelon à l'autre seront encore communiqués. Concernant les mesures de la caisse de pensions dès octobre 2012, les partenaires sociaux mèneront des négociations à part au début de l'année.

bs/hk

### LE NOUVEAU COMITÉ DE SECTION

**Calogero Ferruccio Noto**, président de section  
**Eleonora Wüthrich**, vice-présidente, Elvetino voitures-restaurants, Romanshorn  
**Jean-François Stern**, caissier  
**Isidor Schwitter**, représentant des retraités  
**Mijo Maric**, RGSa, Coire  
**Lutz Karger**, Elvetino Minibar CFF, Bâle  
**Alessandro Bianchi**, Elvetino Minibar CFF, Lugano  
**Vinicio Sabetta**, Elvetino Minibar CFF, Brigue  
**Ananda Kankanamge**, Elvetino Minibar CFF, Zurich  
**Mohamed Ali Mwachotea**, Elvetino voitures-restaurants, Biel/Bienne  
**Khadija Khouly**, Elvetino TGV Lyria, Zurich  
**Ciro Langella**, Elvetino ETR, Milan

» Pour la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), cette refonte constitue un processus qui va bien au-delà d'une simple révision; l'initiative de la Commission européenne doit être considérée comme un véritable 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. «

Prise de position de l'ETF sur la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire.

L'Union européenne veut renforcer la capacité concurrentielle du rail face à la route, mais elle risque de miser sur de faux instruments

# Une refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire qui va trop loin

*La Commission européenne a préparé une refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire. L'objectif déclaré est d'améliorer le fonctionnement du marché ferroviaire. Mais le projet de refonte va plus loin: il prévoit une séparation complète entre les entreprises de transport ferroviaires et l'infrastructure, ainsi qu'une grande partie des services ferroviaires. Si de telles mesures sont acceptées par le législateur de l'Union européenne (UE), le système intégré du rail serait cassé et le transport voyageurs interne serait quant à lui totalement libéralisé.*

La Commission européenne veut réviser les trois directives de son premier paquet ferroviaire (voir encadré ci-dessous) et les refondre en une seule directive. La raison invoquée est que le but du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire n'a pas encore été atteint ou pas encore suffisamment,

c'est-à-dire de revigorer le rail en Europe, après son déclin à la fin du siècle dernier, et de le rendre à nouveau plus attractif et plus concurrentiel par rapport aux trafics routiers et aériens, plus nuisibles à l'environnement, afin qu'à nouveau plus de voyageurs et de marchandises soient

transportées par le rail. «Grâce à l'efficacité énergétique supérieure du trafic ferroviaire (avant tout en comparaison du trafic routier), un transfert de la route au rail signifie une prestation avec moins d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres substances nocives», écrit la Commission euro-

péenne dans son projet de directive du 17 septembre 2010. Toutefois, comme le constate la Commission européenne, la part de marché du rail dans le marché d'ensemble des transports a stagné ces dernières années. Dans de nombreux pays, les entreprises de transport ferroviaires n'ont pas suivi le rythme des autres modes de transport et n'attirent pas les investissements. La Commission européenne cite trois raisons pour cela:

(a) Dans beaucoup d'Etats membres, on investit encore trop peu dans l'extension et dans la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, la qualité de celle-ci est même

en recul dans un certain nombre de pays. Pour la Commission européenne, cela est dû en partie au fait qu'il n'y a pas de plans d'investissement clairs et de stratégies à long terme.

(b) La concurrence entre les entreprises de transport ferroviaires ne joue pas encore correctement selon la Commission européenne: les entreprises de transport ferroviaires nouvelles sont handicapées par des discriminations dans l'accès à l'infrastructure (à propos de l'attribution et du prix des sillons), mais aussi dans l'accès aux installations de service liées aux activités ferroviaires qui se trouvent souvent en

## LES TROIS PAQUETS FERROVIAIRES DE L'UE

En 2001, le Parlement et le Conseil des ministres de la communauté européenne (Union européenne depuis le 1.12.2009) ont adopté le **premier paquet ferroviaire** constitué de trois directives. Ce paquet définissait un réseau trans-européen pour le trafic marchandises sur rails et garantissait au trafic marchandises ferroviaire de tous les pays membres à partir de mars 2003 le libre accès à ce réseau, sans discrimination. Il faisait aux entreprises de transport ferroviaires (ETRF) des prescriptions en matière de fiabilité, sécurité, aptitude professionnelle et rendement financier et prescrivait aux autorités la non-discrimination et la transparence lors de l'attribution desdites entreprises et la répartition des sillons. Le but de cette libéralisation était de rendre plus concurrentielles et plus efficaces les entreprises prestataires ferroviaires face à la route grâce à une concurrence accrue entre les ETRF. Cela afin d'accroître (à nouveau) le transport des marchandises sur le rail (transfert du trafic de la route au rail) et de ménager l'environnement et économiser les ressources.

En 2004, le Parlement européen et le Conseil des ministres ont adopté le **deuxième paquet**

**ferroviaire**. Ce dernier avait pour but d'introduire dès janvier 2007 la libéralisation totale du trafic marchandises dans l'UE. Il faut toutefois constater que la non-discrimination n'est, aujourd'hui, pas encore assurée dans tous les pays. Dans le même temps, l'Agence ferroviaire européenne était créée en 2006 à Valenciennes (F). Cette dernière s'occupe des normes techniques et des mesures de sécurité pour le trafic transfrontalier (interopérabilité).

En septembre 2007 suivait le **troisième paquet ferroviaire**. Dès la fin 2009, des améliorations ont été introduites dans le domaine des droits des usagers et des exigences minimales pour la qualification des conducteurs de véhicules sur rail en trafic transfrontalier (certification). Il prévoyait dès janvier 2010 d'ouvrir le marché au trafic voyageurs transfrontalier, cabotage inclus (transport de personnes entre des gares d'un autre pays). La condition à l'accès doit avoir pour but principal le trafic voyageurs transfrontalier. En plus, la desserte des arrêts pourrait être réduite si elle compromettait l'équilibre économique d'une prestation d'utilité publique en trafic urbain, suburbain et régional. Fi

## L'INFRASTRUCTURE HELVÉTIQUE ANALYSÉE PAR UN GROUPE D'EXPERTS

En octobre 2010, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a chargé un groupe d'experts indépendants présidé par Paul Blumenthal, ancien directeur de la Division CFF Voyageurs, de faire des propositions en vue d'une nouvelle organisation de l'infrastructure ferroviaire de notre pays. Le groupe d'experts a pour mission de présenter «un modèle adapté aux besoins de la Suisse, compatible avec l'UE, conçu pour une entreprise et judicieux en termes de transport afin d'assurer un accès non discriminatoire au réseau (service d'attribution des sillons / organisation de l'infrastructure de transport)».

Selon la planification actuelle, l'OFT établira un projet à mettre en consultation, une fois le rapport disponible au second semestre 2012. La consultation aura lieu au printemps 2013. Fi

# DOSSIER



L'incendie survenu le 9 juin dernier dans le tunnel du Simplon démontre à quel point c'est compliqué de déterminer des responsabilités dans un contexte libéralisé du transport marchandises sur rail.

maines d'entreprises de transport ferroviaires établies: gares de triage, terminaux, ateliers de maintenance, gares, installations d'approvisionnement pour la traction électrique, etc. La Commission européenne voit aussi les conditions de marché opaques et un cadre institutionnel fonctionnant mal comme d'autres entraves à la concurrence.

(c) Pour la Commission européenne, il manque aussi une surveillance convenable des organes de régulation car ceux-ci sont trop peu indépendants, dans bien des cas, d'entreprises de transport ferroviaires établies, de gestionnaires d'infrastructure ou d'un ministère qui a autorité de propriétaire sur des entreprises de transport ferroviaires et/ou sur des gestionnaires d'infrastructure. Il manque aussi souvent du personnel qualifié et d'autres ressources à ces organes de régulation.

Selon la Commission européenne, ces anomalies sont dues au fait que certains Etats membres n'ont pas correctement appliqué les direc-

tives du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire ou l'ont fait de manière incomplète. La Commission européenne a engagé contre de tels Etats des procédures pour infractions au traité, afin de faire appliquer les prescriptions légales.

#### Les propositions de la Commission européenne

La seconde cause de ces anomalies, la Commission européenne la voit dans «les insuffisances, les imprécisions et les lacunes» des directives en vigueur. Son projet pour une nouvelle directive destinée à y remédier prévoit principalement les modifications suivantes:

- les Etats doivent à moyen et à long terme rendre publique leur stratégie de développement et de financement de leur infrastructure ferroviaire;
- les entreprises ferroviaires doivent effectuer une séparation stricte de leurs divisions, aussi bien au niveau comptable, juridique qu'organisationnel;
- les services ferroviaires (par exemple les gares pour le trafic voyageurs) doivent être

indépendants des opérateurs ferroviaires tant du point de vue comptable, juridique qu'organisationnel;

- les règlements et les conditions d'utilisation de l'infrastructure et des services ferroviaires doivent être clairs et publiquement publiés, via l'Agence ferroviaire européenne, de manière totalement transparente;

- l'accès à l'infrastructure ferroviaire doit être possible pour toutes les entreprises de transport ferroviaires;

- les organismes de réglementation doivent être indépendants de toute autorité publique et les gestionnaires de l'infrastructure doivent ouvrir de manière transparente leur livres de comptabilité;

- en cas de grève, instaurer l'obligation d'un service minimum.

De plus, le 17 septembre 2010, la Commission européenne avait annoncé qu'elle avait l'intention de présenter, d'ici fin 2012, un projet législatif en vue de libéraliser le transport voyageurs interne.

## INCENDIE DANS LE TUNNEL DU SIMPLON: DES RESPONSABILITÉS DIFFICILES À DÉTERMINER

Le 9 juin 2011, un incendie a touché 10 des 15 wagons chargés de matériaux de construction et d'aménagement immobilier couverts par des bâches. Le train était parti du terminal de Novara-Boschetto (I) et il devait atteindre le port de Rostock (D). L'incendie est survenu lorsque le convoi traversait le tunnel du Simplon. Walter Kobelt, chef du Service fédéral d'enquête sur les accidents des transports publics (SEA), avait déclaré qu'il était peu probable que l'état du matériel roulant soit la cause de l'incendie. Les wagons appartenaient à la compagnie internationale de location AAE mais ils étaient immatriculés en Allemagne et en Hollande. L'enquête s'est donc concentrée sur la bâche du 6<sup>e</sup> wagon du convoi qui a été à l'origine de l'incendie. La bâche se serait décrochée, touchant la ligne de contact. Le SEA a donc transmis son rapport aux autorités italiennes, puisque l'accident est survenu sur la partie italienne du tunnel, mais l'infrastructure ferroviaire appartient aux CFF. Les dégâts ont été estimés à 12 millions de francs. Qui paie? Les responsabilités peuvent être partagées: Le terminal de Novare ou le convoi a été préparé? Le BLS Cargo SA qui avait la charge de tracter ce convoi? Le propriétaire de la bâche? La compagnie AAE propriétaire des wagons? Pour l'heure les autorités italiennes n'ont pas encore statué qui portait la responsabilité de l'incendie. L'enquête sur les causes est toujours en cours.

Relevons que la partie incendiée a provoqué la fermeture d'un quart du tunnel (avec le double tunnel, les trains peuvent changer de tube au milieu). La réouverture complète du tunnel aura lieu le 18 novembre prochain. Dès le printemps prochain des travaux d'assainissement complet des deux tubes seront entrepris (ces travaux avaient été programmés avant l'incendie dans le but d'améliorer la capacité et la sécurité du tunnel).

(suite de la page 11)

**La Commission des transports demande une séparation complète de l'infrastructure**

Le sort de la refonte du premier paquet ferroviaire est maintenant dans les mains du Conseil des ministres et du Parlement européen. Ce dernier traitera ce sujet lors de sa séance plénière qui se déroulera la semaine prochaine. La Commission des transports proposera les amendements suivants :

- réduction de l'obligation d'un service minimum en cas de grève;
- les services ferroviaires

ne doivent pas être juridiquement séparés;

- les exploitants de l'infrastructure doivent engager leur propre personnel et doivent disposer de leur propre système informatique, sinon ils ne seront pas à même de pouvoir développer des synergies avec d'autres exploitants d'infrastructures ferroviaires;

- créer une autorité de régulation européenne;
- demander la séparation complète entre l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaires;
- demander la libéralisation du transport voyageurs interne (comme demandé

par la Commission européenne).

**Ministres plus modérés**

Il est piquant de relever que le Conseil des ministres de l'Union européenne n'exige ni une séparation complète entre l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaires, ni une libéralisation du transport des personnes interne. Ce même Conseil des ministres n'est également pas favorable à l'obligation d'instaurer un service minimum en cas de grève. Ce sera probablement en décembre que le Conseil des ministres fera part de ses décisions.



Aussi bien le SEV que l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) ne veulent pas d'une libéralisation sauvage du rail comme ils l'ont fait savoir durant leur action de ce mardi 8 novembre (lire pages 2-3).

**L'infrastructure et les installations liées au trafic ferroviaire doivent-elles être séparées des entreprises de transport?**

**Les CFF sont sceptiques, le BLS un peu moins ...**

Les autorités de l'Union européenne discutent actuellement s'il faut obliger à une séparation complète entre les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et l'infrastructure (les deux entités ne pouvant plus faire partie du même groupe) et si une éventuelle séparation des prestations liées aux activités ferroviaires est nécessaire. *contact.sev* a demandé leur opinion aux CFF et au BLS.

Les CFF sont très critiques sur une partition du chemin de fer: «Le système suisse intégré tel que nous le connaissons est une recette à succès qui pourrait être mise en danger par une séparation complète sur le plan structurel», écrit le service de presse des CFF. Une étroite collaboration entre l'infrastructure et l'entreprise de transport est capitale pour maintenir les

volumes élevés de trafic, la ponctualité et d'une manière générale le standard élevé de service des chemins de fer en Suisse.

**Le système chemin de fer en danger**

C'est bien connu, une complète séparation de l'infrastructure provoque des pertes de synergies. On l'a bien vu en Angleterre où on avait procédé à cette séparation dans les années 90. «Il y a quelque ironie à constater que des mesures de réintégration sont prises actuellement pour augmenter l'efficacité du système global.» Les CFF craignent aussi qu'une séparation augmente «notamment» le nombre des interfaces dans l'information de la clientèle et dans d'autres flux d'information. Et ils rappellent que l'infrastructure et le matériel roulant forment un tout: «En Suisse, depuis toujours, le chemin de fer intégré a favorisé le développement technique.»

**Des modèles ferroviaires différents doivent être possibles**

Les CFF sont d'avis «qu'il n'y a pas un modèle que l'on

puisse imposer à tous les pays et à tous les chemins de fer. Des facteurs comme la qualité du service, les volumes de trafic ou les caractéristiques différentes des réseaux n'y trouveraient pas leur compte – au détriment du système et des clients». Une séparation artificielle mettrait en danger le modèle suisse à succès.

De plus, les CFF estiment qu'il n'y a aucun signe en Suisse que le système intégré conduise à des discriminations envers d'autres intervenants sur le marché.

**Le BLS pense que le danger de discrimination oblige à agir**

Sur le dernier point, le BLS est clairement d'un autre avis: «Un chemin de fer qui exploite une infrastructure sur laquelle il est en même temps en concurrence avec d'autres en tant qu'entreprise de transport ferroviaire vit toujours un conflit d'objectifs. Il dispose de nombreuses possibilités d'orienter l'infrastructure selon ses propres intérêts, par exemple dans le développement du réseau.» Ou il peut obtenir des avantages pour sa propre ETF en lui faisant parvenir

des informations sensibles en termes de concurrence, informations reçues de la rivale au titre d'exploitant de l'infrastructure.

**Danger de discriminations**

L'accès aux prestations liées aux activités ferroviaires (= gares de triage, terminaux, etc.) présente aussi un «réel» danger de discriminations et celles-ci sont «souvent presque impossibles à prouver», dit le BLS. «S'il y a des problèmes, nous cherchons à en discuter avec nos partenaires.»

Questionné sur d'éventuelles pertes de synergies en cas de séparation complète entre l'infrastructure et l'exploitation (par exemple aussi les véhicules et le personnel), le BLS répond que ces effets devraient être «analysés en détail et évalués». Dans ce contexte, il faut savoir que l'actuel BLS Netz AG (BLS réseau SA) n'est pas complètement indépendant du BLS mais qu'il lui appartient pour 33,4% et que c'est le BLS qui exploite l'infrastructure.

«La maîtrise des interfaces entre les diverses entreprises de transport est – indépen-

damment de la question de la séparation de l'infrastructure et du transport – un facteur de succès en transports publics», déclare le BLS. «Ce qui est déterminant, c'est l'existence de processus clairs et de standards valables pour toutes les ETF. Le BLS produit déjà aujourd'hui plus de 50% de son trafic régional sur le réseau des CFF sans que le client le remarque.»

**Le BLS se veut pragmatique**

Globalement, le BLS saluerait «des règles claires, non bureaucratiques pour un accès sans discrimination aux réseaux». Mais il se montre pragmatique: «Il est prématuré de porter un jugement définitif sur des mesures isolées. [...] Il est important de penser par rapport à l'objectif: nous voulons un système ferroviaire efficace, d'une haute qualité et innovant. Le BLS est ouvert à des réflexions sans tabou ni œillères sur des étapes de réforme qui permettent de progresser dans cette direction.»

## Sous-fédération ZPV

**Judi 24 novembre**  
9 h 00  
Interlaken  
Hôtel  
Carlton  
Europe

■ **ZPV Suisse ouest**  
Assemblée générale

Durant l'assemblée, les participants seront informés sur les thèmes importants d'actualité au sein du SEV et de la ZPV. Les collègues pensionnés ainsi que les collègues en formation sont très cordialement invités à participer à cette assemblée.

*La section ZPV Interlaken*

**Mercredi 30 novembre**  
16 h  
Nidau

Salle de la  
Geno

■ **ZPV Bienne/Biel**  
Assemblée d'automne  
Inscriptions jusqu'au 20 novembre au local des agents de trains, par e-mail chez le secrétaire yannick.dubois82@gmx.ch ou chez Deni Babely au 032 481 47 80.

L'assemblée d'automne aura lieu à la Salle de la Geno, Genossenschaftstrasse 18, 2560 Nidau. Plats froids et verre de l'amitié seront offerts en fin de séance. Nos collègues retraités sont les bienvenus.

*Le comité*

**Vendredi 2 décembre**  
Dès 19 h 00  
Lausanne  
Buvette du  
CSRV Chalet-à-Gobet

■ **VPT Lac Léman**  
Caisse d'épargne  
du personnel de la CGN  
+ repas

Tous les membres de la Caisse d'épargne du personnel de la CGN sont cordialement invités à participer à cette assemblée. Prix du repas: 70 fr. Inscriptions jusqu'au 15 novembre: pykar@bluewin.ch

*Votre comité*

## Sections

**Mardi 15 novembre**  
19 h 30  
Echallens

■ **VPT LEB**  
Assemblée générale

La section LEB vous convoque à l'assemblée générale d'automne. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux habituels. Cordiale bienvenue à nos retraités et nous espérons une participation des actifs bien étoffée.

*Le secrétaire: J. P. Waldvogel*

Salle polyvalente  
du LEB

**Samedi 19 novembre**  
10 h 15  
Genève  
Salle UOG

■ **Travaux Arc lémanique**  
Assemblée générale

La section fera son assemblée générale d'automne à l'UOG. Le comité vous espère nombreux à cette assemblée.

*Le secrétaire: Bruno Kofmehl*

**Samedi 19 novembre**  
10 h 15  
Chiètres  
Restaurant  
du Jura

■ **Travaux Arc jurassien**  
Assemblée générale

Durant cette assemblée, trois invités prendront la parole: Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV, et membre du conseil d'administration des CFF; Christian Suter, président central de la sous-fédération Travaux; Urs Huber, secrétaire syndical SEV et responsable du dossier Infrastructure CFF. Un repas suivra l'assemblée, veuillez vous inscrire s.v.p. sur les feuilles dans les locaux ou par e-mail: daniel.hauri66@bluewin.ch

*Le comité*

**Mardi 22 novembre**  
16 h 15  
Lausanne  
Chantier naval  
CGN

■ **VPT Lac Léman**  
Assemblée générale

Le comité vous invite à participer à notre prochaine assemblée générale d'automne qui se tiendra sur le «Ville-de-Genève». Nous nous réjouissons de vous rencontrer nombreux à cette assemblée.

*Pour le comité: B. Morier*

**Mardi 22 novembre**  
dès 19 h 00  
Fribourg  
Dépôt  
Chandolan

■ **VPT TPF urbains**  
Assemblée générale  
d'automne

Tous les collègues libres ou en congé, ainsi que les retraités sont les bienvenus.

*Le comité*

**Judi 24 novembre**  
20 h 00  
Clarens  
Réfectoire de  
l'atelier  
1<sup>er</sup> étage

■ **VPT VMCV**  
Assemblée générale  
d'automne

Le comité de section vous attend nombreuses et nombreux à cette assemblée générale d'automne. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Les retraités sont bien entendu les bienvenus

*Le comité*

**Mardi 29 novembre**  
19 h 30  
Lausanne  
  
Maison du  
Peuple, place  
Chauderon

■ **VPT tl Soirée des jubilaires**  
  
La Chorale du syndicat sera présente pour animer cette soirée.

Nous aurons 5 collègues qui fêteront 25 ans de fidélité, 2 collègues pour 40 ans, 5 collègues pour 50 ans et 2 collègues pour 60 ans. Au niveau de l'actualité, les dernières informations sur les prochaines mesures d'assainissement et la situation de la Caisse de pensions (CPCL) vous seront données à cette occasion.

*Le comité*

**Judi 8 décembre**  
16 h 15  
Lausanne  
avenue de la  
Gare 43  
BA1/832  
sous-sol

■ **VPV Lausanne**  
Verrée de fin d'année

Cordiale invitation à tous les membres pour partager le verre de l'amitié.

*Le comité*

## Pensionnés

**Judi 17 novembre**  
10 h 30  
Brigue-Glis  
Restaurant  
River Side

Avec le CarPostal  
Brigue-Visp  
départ de la  
gare à 9 h 45,  
arrivée à  
Glis-Saltina  
à 9 h 47. Des  
membres du  
comité se  
trouveront à  
la gare de  
Brigue et  
vous  
accompa-  
gneront.

■ **PV Valais Assemblée d'automne**

Ouverture de la caisse dès 10 h pour l'encaissement de la participation personnelle de 20 francs pour le repas de midi. Cette participation comprend le repas, un quart de litre de vin, l'eau minérale et le café crème.

**Attention!** Inscription obligatoire pour le repas de midi auprès du collègue Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig. Lui renvoyer le talon d'annonce pour le repas de midi.

A part les points du jour statutaires, nous discuterons d'un éventuel partage de la section PV-Valais en deux entités linguistiques, soit une section alémanique pour le Haut-Valais et une section romande pour le Bas-Valais. Du fait de cette discussion, le collègue Ricardo Loretan, président central SEV-PV, nous fera l'honneur de participer à notre assemblée. Notre collègue et ami Patrick Rouvinez assurera la traduction simultanée F/A.

Restaurant River Side: 10 minutes à pied depuis la gare de Brigue en prenant la rue de la Gare.

Vos compagnes ou compagnons sont comme toujours cordialement bienvenu(e)s. Pour avoir une discussion ouverte sur un éventuel partage de la section et pour faire honneur à notre invité, le collègue Ricardo Loretan, le comité espère une belle participation.

*Au nom du comité: Frédy Imhof*

**Judi 1<sup>er</sup> décembre**  
14 h 00  
Bienne  
Restaurant  
Romand

■ **PV Biel-Bienne**  
Fête de la Saint-Nicolas

Ouverture des portes 13 h 30, début de la fête 14 h 00. Le Duo Edgar-Charles et Beat nous divertiront en musique. Le Chœur des cheminots pensionnés enrichira la fête de leurs chants. Les diplômes d'honneur pour 40, 50 et 60 ans de sociétariat SEV seront remis aux membres ayants droit. La section offre une collation chaude. Les boissons sont à la charge des participants. Un bel après-midi vous attend. Venez nombreux.

*Le comité*

**Judi 8 décembre**  
11 h 45  
Glovelier  
Café  
de la Poste

■ **PV Jura**  
Rencontre de Saint-Nicolas

Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 3 décembre 2011 auprès du président, tél. 032 422 48 35.

Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités ainsi que la fanfare «Les Rigolos» et notre traditionnel loto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le loto. Quelques biscuits ou cakes seront les bienvenus. D'avance un grand merci. Avec les amicales salutations du comité.

*Oscar Schaub*

Comité central PV

# Rentes et environnement au menu

Ce sont une cinquantaine de collègues des deux sexes qui se sont retrouvés les 20 et 21 octobre à l'Hôtel Brenscino pour un cours syndical et une séance du Comité central PV.

Nous avons eu la chance de pouvoir faire appel à l'ancien conseiller national Rudolf Rechsteiner, économiste et spécialiste des questions énergétiques, pour un exposé sur le thème d'actualité «Un avenir sans risque – ni nucléaire ni CO2».

Engagé et passionnant, il nous a décrit les dangers de l'énergie nucléaire. L'accident de Fukushima a fait évoluer les esprits. L'Allemagne veut sortir complètement du nucléaire, la Suisse aussi. Il nous a rendus attentifs aux inconvénients des combustibles fossiles. Ceux-ci ont provoqué un réchauffement climatique qui a des conséquences désastreuses. Il a aussi démontré qu'une conversion aux énergies renouvelables est réaliste. Le soleil, le vent, la force hydraulique, la biomasse et la chaleur géothermique sont gratuits et ne provoquent pas de déchets. Grâce à une nouvelle technique, du courant continu peut être transporté presque sans perte et sur de longues distances depuis les parcs d'éoliennes de la mer du Nord. Les usines de pompage-turbinage sont là pour stocker du courant pour les moments de manque. Le courant qu'on peut économiser représente un potentiel important.

La rétribution de l'injection de courant, introduite en 2007, a boosté les énergies alternatives. Nos fabriques disposent d'un niveau technique élevé et peuvent désormais produire en

grande série – ce que le lobby nucléaire a empêché jusqu'à présent. Cet exposé a été suivi d'une discussion animée. Le nouveau livre de Ruedi Rechsteiner «100 pour cent renouvelable», à paraître en février 2012, nous en apprendra plus encore.

Séance du Comité central PV

Le président central Ricardo Loretan a ouvert la séance avec l'hommage aux disparus. Après avoir déjà dû déplorer le décès prématuré du président de la section PV Zurich Hans Beerli, nous avons aussi dû prendre congé de Barbara Kern, présidente de la section PV Neuchâtel. Barbara avait repris cette présidence avec beaucoup d'enthousiasme mais la dépression l'a vaincue. A peine une année après son élection, elle a renoncé à la vie. Nous regrettons beaucoup une fin tragique et prématurée. Les règlements de gestion révisés des sections PV Bâle et Lucerne ont été approuvés à l'unanimité.



Rudolf Rechsteiner, un orateur engagé et passionnant.



Les participantes et participants n'ont pas regretté le déplacement à Brenscino. Aussi bien l'exposé de Rudolf Rechsteiner que la séance du Comité central PV les ont tenu en haleine et mis de bonne humeur.

Hans Heule a parlé des augmentations tarifaires qui entreront en vigueur au prochain changement d'horaire. Dans la perspective d'une prochaine entrevue avec l'UTP, il a particulièrement insisté, au sein du groupe de travail FVP, sur la revendication de la PV d'un rabais sur les abonnements des entreprises du trafic d'agglomération.

Ricardo a informé sur une séance de la communauté de négociations du personnel de la Confédération où celle-ci – à part les revendications pour les actifs – a décidé de demander un montant forfaitaire de 1000 francs pour les pensionnés. Comme pour nous, le renchérissement ne leur a plus été compensé depuis 2004. S'ils obtiennent quelque chose, la PV exigera la même chose de notre ancien employeur. Un droit légal à l'égalité de traitement existe, au moins pour les anciens pensionnés et pensionnées.

Une nouvelle séance est prévue dans le dossier de la mise en réseau des organisations de retraités. Il s'agit de s'unir pour lutter contre la réduction des rentes des Caisses de pensions et de l'AVS (indice mixte). Nous nous battons aussi pour les intérêts des actifs d'aujourd'hui. Nous avons pris acte avec satisfaction du plein

soutien du SEV et de l'USS. Ricardo a invité les sections à discuter avec leurs membres du projet d'augmenter la cotisation de base du SEV d'un montant pouvant aller jusqu'à 5 francs. Les résultats de ces discussions seront analysés à la séance du CC de mars 2012. La Commission centrale informera ensuite le Comité SEV du résultat. Les discussions ont déjà débuté à Brenscino. Le thème est sensible pour chacun. L'opinion majoritaire est qu'on devrait tout d'abord faire des économies à l'interne du SEV avant de prier les membres de passer à la caisse. Les actifs en particulier supportent déjà de lourdes charges et il pourrait y avoir de nombreuses démissions.

Marie-Thérèse Godel a présenté les activités de la Commission féminine et a attiré l'attention sur 2 manifestations: l'une d'elles pour les hommes était prévue le 24.11. sur le thème «Engagé dans la profession et dans la famille», elle a malheureusement été supprimée car il y avait trop peu d'inscrits; l'autre est la journée de formation des femmes le 25.11. qui aura bien lieu à Berne. Ernst Widmer nous a mis au courant des événements récents à la FARES et au Conseil suisse des aînés.

Josef Bühler/sa

## LA ZPV EN VOYAGE

L'excursion annuelle de la ZPV des 16 et 17 août 2011 a été organisée par Roger Tschirky, coordinateur RhB. Départ de Coire en voiture-salon du RhB jusqu'à Pontresina. Les 15 participants ont ensuite profité du magnifique paysage de montagnes entre l'Hospice de la Bernina et Alp Grüm. Le voyage s'est poursuivi jusqu'à Cavaglia, où nous avons visité les marmittes glacières. Le lendemain, l'organisateur a mené le groupe jusqu'à Tirano, toujours avec le RhB. Une fois arrivés dans la Valtellina, les participants ont été conduits en bus jusqu'à Banzzone, à 5 km de Tirano, afin de visiter le domaine viticole «La Gatte» des frères Triacca. Merci à notre collègue grison pour cette magnifique excursion.

## ■ PV Jura

### Visite d'un musée agricole

C'est par un bel après-midi ensoleillé, que le 2 septembre 33 participants ont pris part à la visite du Musée agricole des vieilles traditions à Grandfontaine, en Haute-Ajoie. Chacun a été émerveillé devant ces machines ou tracteurs du siècle passé. C'était merveilleux de se retrouver à l'époque de notre jeunesse et nous a rappelé quelques souvenirs.

Nous avons tous été surpris du nombre de machines et de la surface à visiter. Nous y découvrirons même une des premières diligences, un corbillard, une voiture de médecin. Ce musée regroupe un patrimoine d'environ 2 millions, ce qui est tout de même impressionnant.

Une assiette campagnarde servie sur place a clôturé cette visite. S'agissant de la première sortie d'automne de la PV Jura, ce fut un succès. Le comité prend note pour les années futures. Un grand merci à nos guides Joseph Gueniat et Jean-Marc Nendaz, tous deux cheminots.

Pour information, ce musée est ouvert tous les dimanches de 10 h 00 à 12 h 00 et de 14 h 00 à 18 h 00 ou en semaine sur réservation: [www.vieilles-traditions.ch](http://www.vieilles-traditions.ch)

P.A.

**DÉCÈS**

**Henri Chambettaz**, chef de train retraité, Fribourg, décédé le 28 octobre dans sa 74<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Arthur Crettenand**, chef de manœuvre retraité, décédé le 25 octobre dans sa 79<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Roger Goumoëns**, chef de station retraité, décédé le 17 octobre dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Jacques Guillet**, décédé le 20 octobre dans sa 95<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Marie Lambelet**, veuve de Pierre, Fribourg,

décédée le 1<sup>er</sup> novembre dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Gabrielle Marillier**, veuve de Paul, Yverdon-Bains, décédée le 20 octobre dans sa 99<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**André Mouron**, fonctionnaire d'exploitation retraité, Lausanne, décédé le 18 octobre dans sa 80<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Marcel Recordon**, chef de bureau d'exploitation retraité, Lutry, décédé le 27 octobre dans sa 87<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Huguette Schenk**, veuve de Gérald, Monthey, décédée le 20 octobre dans sa 93<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

■ PV Genève

**Assemblée d'automne**

**Assemblée de section du 4 octobre 2011 à l'UOG. Effectifs de la section 346, présents 59, excusés 10.**

Orateur du jour, Vincent Brodard du SEV avec comme sujet: «Les assurances sociales et les caisses de pensions dans la tourmente financière». A l'aide de graphiques, nous comprenons tous très facilement les transferts de charge sur les actifs et indirectement sur les retraités.

Les actifs ne doivent pas seulement combler leur propre manque de couverture, mais également celui des retraités! Conséquences cumulées de l'augmenta-

tion de l'espérance de vie et de la crise. Ces cotisations d'assainissement ne sont pas formatrices de rentes!

Jusqu'en 2007, statistiquement parlant, les retraités (AVS & CP) ont mieux suivi la courbe de l'indice des prix à la consommation, au contraire des actifs!

Mais aujourd'hui, la sous-couverture de la CPS s'est aggravée et ceci aura des conséquences financières de plus en plus sévères sur le pouvoir d'achat de nos collègues retraités. Il est bon de rappeler que – dans la nécessité – les prestations complémentaires ne sont pas une aumône!

Pour le CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse), feu vert

partiel pour le démarrage des travaux: seul le gabarit du tunnel de Champel pose encore problème! Serge est chargé d'organiser les visites de chantiers (formation, équipement et même une indemnité). Ce cahier des charges pourrait aussi convenir à quelques membres de la PV, informations détaillées suivront. Bonne nouvelle pour les FVP: les abonnements et cartes journalières de 2<sup>e</sup> classe n'augmenteront pas début 2012.

La fête de Noël aura lieu le mardi 13 décembre 2011, à l'UOG. Programme et prix ne changent pas. Les inscriptions se feront par téléphone, un avis ad hoc sera publié dans *contact.sev*.

Bob

■ Comité central ZPV

**L'actualité passée au crible**

Le 23 septembre, le comité central s'est réuni à Schenkon. Notre invité était le chef de projet pour l'obligation de posséder un billet, Jost Diethelm. Les présidents des sections ont apporté beaucoup de réflexions, de questions et de suggestions des membres dans la surface. Grâce aux explications et aux réponses compétentes de Jost Diethelm sur la négociation de règles concernant le traitement de certains cas de manière coulante et les cas d'exception, le personnel a pu être rassuré. Maintenant il faut encore que ces règles soient appliquées correctement et sans encombre. Nous verrons bien comment cela se passera.

Notre collègue de la jeunesse ZPV, Sabrina Tessmer, a informé les participants des dernières nouveautés. Elle a pu trouver dans divers dépôts des personnes qui veulent bien s'en-

gager pour les jeunes. Andreas Menet remercie Sabrina pour son engagement. Grâce aux mises au concours dans les régions, les membres nécessaires ont pu être trouvés pour siéger à la conférence CCT. Toutes nos félicitations aux membres élus. Dans la commission centrale, il y a un changement dans la Région Ouest. Hanspeter Kropf, président de la section d'Interlaken, souhaite qu'il y ait un collègue de langue française dans la commission centrale en tant que représentant de région. Après discussion avec toutes les personnes concernées, Denis Babey, président de la section Biel/Bienne, a été élu en tant que nouveau représentant de la Région Ouest.

Le calendrier pour l'année prochaine a été envoyé. Andreas Menet demande que toutes ces dates soient annoncées à temps aux responsables de la répartition

afin que tous les présidents puissent à l'avenir participer aux (seulement) 3 séances par année. Pour le comité ZPV, il est important que toutes les sections bénéficient de la même information. Sur le calendrier apparaissent aussi les cours organisés par la ZPV.

JT

**ACTION D'ÉTÉ**

La commission centrale a décidé de distribuer de l'eau cet été aux agents. Chaque membre ZPV a reçu un six-pack d'eau minérale. Etait écrit en grand sur l'emballage: la ZPV ne te laisse pas mourir de soif.

Un grand merci au caissier René Furrer ainsi qu'à tous les présidents de section pour le déroulement sans faille de cette action. Le comité a reçu plein d'échos positifs.



**Offre spéciale**

**Pour les entrées en vigueur du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> décembre 2011, nous vous offrons :**

**un bon d'achat Coop de Frs. 100.-- à la conclusion d'une somme assurée jusqu'à Frs. 49'999.-**

ou

**un bon d'achat Coop de Frs. 200.-- à la conclusion d'une somme assurée dès Frs. 50'000.--**

**Renseignements au 021 321 42 42**



Die Thurbo AG ist die innovative Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 420 Mitarbeitenden. Wir suchen per September 2012

**Lokomotivführer(innen) zur Umschulung**

**Ihre Aufgaben**

Sie führen nach erfolgreicher Umschulung Regionalzüge mit unseren neuen, modernen Gelenktriebwagen durch die Ostschweiz.

**Ihr Profil**

Sie sind bereits Lokomotivführer(in) mit einem BAV-Ausweis und sind bereit, sich auf die Kategorie B umschulen zu lassen. Hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft zählen ebenso zu Ihren Stärken wie Ihre Freude und Motivation, unseren Kunden die Reise mit Thurbo zu einem Erlebnis werden zu lassen. Absolute Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein sind weitere Eigenschaften, die Sie auszeichnen.

**Unser Angebot**

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem dynamischen Unternehmen.

**Unser Kontakt**

Urs Sennhauser, Oberlokomotivführer, Tel. 051 223 49 45  
Nicola Natterer, Leiterin Personal, Tel. 051 223 49 82

**Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung** (mit Kopie BAV-Ausweis), Thurbo AG, Personalabteilung  
Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

[www.thurbo.ch](http://www.thurbo.ch)



Courrier des lecteurs

## Fusion TN et TRN: voir plus loin que le bout de son nez!

En négociation depuis plusieurs années, la fusion des deux compagnies de transport neuchâteloises arrivait à son terme. Une telle démarche demande que chacun fasse preuve d'esprit d'ouverture étant entendu que des concessions doivent être consenties de part et d'autre à l'occasion des discussions.

Un tel processus ne peut pas être parfait, des erreurs peuvent être commises (communication), des maladresses également. Parmi celles-ci, il est vrai que la participation du personnel dans le processus n'a pas été un modèle du genre puisque tout simplement il n'a pas été consulté. Le SEV a toutefois été informé régulièrement par le biais de rencontres entre un membre du conseil d'administration des TRN et d'un secrétaire syndical.

### Claude Nicati a-t-il trop fait confiance à ses «petits copains»?

Malgré ces écueils, on arrivait à bout touchant pour obtenir un résultat final qui permette la réalisation de cette fusion. De l'avis unanime, des accords avaient été conclus pour les volets importants du dossier (matériel roulant, caisse de pension, siège social de la compagnie, etc.). Le 95% des problèmes avaient trouvé une solution, seule restait en suspens la décision à prendre quant à la nomination du directeur. Et c'est ici que tout s'écroule pour une question de personne. A-t-on déjà vu ailleurs qu'une fusion échoue pour 5% alors que le 95% des difficultés a été résolu?

### Choix épineux du directeur

Le blocage et le refus de la fusion décidés par le conseil d'administration des TN sont inadmissibles. Ce dernier voulait absolument imposer son candidat alors, qu'après mise au concours et audition, il n'avait pas été choisi par le groupe de pilotage – externe aux deux entreprises – chargé de proposer la personne appelée à diriger la nouvelle entreprise (le groupe de pilotage

n'était pas tout à fait «externe» comme le relève l'auteur de ce courrier, puisqu'il comprenait dans ses rangs l'actuel directeur des TRN M. J.-M. Von Kaenel, *ndlr*).

Il y a lieu de relever que les «décideurs» émanent tous du même parti y compris le conseiller d'Etat en charge du dossier. Ledit Conseiller a reconnu qu'il n'avait pas géré le dossier avec toute l'attention nécessaire. Son implication dans la défense de la fusion n'a de loin pas été exemplaire. Peut-être a-t-il trop fait confiance à ses «petits copains»?

Les cantons qui entourent Neuchâtel développent leurs transports en commun à la vitesse grand V. Qu'il s'agisse de la région lausannoise qui maintenant souhaite un M3, de la région genevoise avec le CEVA plébiscité par la population ou encore du canton du Jura qui collabore du côté de Bâle pour le RER et de la France par la réhabilitation de la ligne Delle-Belfort. A cela s'ajoute le Grand Fribourg et la région de Bulle.

Et pendant ce temps-là, le canton de Neuchâtel se recroqueville, se replie sur lui-même, une compagnie refusant une fusion par une décision prise à courte vue à la suite d'une querelle de personnes alors que le canton a besoin d'une compagnie forte.

### Pourquoi une compagnie forte?

Parce qu'un projet révolutionnaire, absolument nécessaire pour l'avenir des transports dans le canton, est à l'étude par ailleurs très avancée. Il s'agit du Transrun qui doit relier le Haut et le Bas du canton – et réciproquement! –, ligne ferroviaire rapide sur laquelle est prévue la circulation de 4 trains par heure. Actuellement les trains roulent sur une ligne datant de plus de 150 ans sans que le tracé en ait été modifié de manière significative. Il en résulte un temps de parcours beaucoup trop long (env. 30 min.) avec un rebroussement et une fréquence inadaptée.

Le canton comptait sur la compagnie fusionnée pour

développer un maillage étoffé des lignes de bus urbaines et régionales pour l'ensemble de son territoire, en correspondance avec les nœuds ferroviaires et notamment avec le Transrun. Pour assurer le succès de celui-ci, la mise en commun des forces des compagnies TRN et TN, en obtenant ainsi une taille critique, est indispensable pour espérer être présentes à l'occasion de la mise en soumission de l'offre (marché public). Pour le Transrun, l'apport de la clientèle des vallées et tout aussi important que celui des usagers des villes.

Une décision capitale devra être prise en septembre 2012. A la demande de la Confédération, le peuple neuchâtelois sera appelé à donner son accord sur le principe de la réalisation du Transrun. Du résultat de cette consultation populaire dépendra une partie de la décision de soutien financier de la part de la Confédération. A cet égard, le signal donné par le conseil d'administration des TN est catastrophique. Quel image donne-t-on à la population neuchâteloise de la pertinence d'un projet aussi capital pour le canton si l'on est incapable de s'entendre pour une fusion?

A la suite d'une «guéguerre de bac à sable» à court terme, ce projet risque de passer à la trappe quand bien même l'évolution de la mobilité, facteur déterminant pour le développement du canton, requiert une réflexion et une réalisation à moyen et long terme.

Les enjeux sont trop importants pour l'avenir du canton de Neuchâtel. Revenez à la raison, membres du conseil d'administration des TN! Par votre refus, votre responsabilité est fortement engagée. Renoncez à vos «egos» et participez avec sagesse et enthousiasme à la réussite du Transrun et au développement futur des transports publics dans le canton!

Serge Vuilleumier,  
La Chaux-de-Fonds,  
membre SEV et député

PV Biel/Bienne

## Deux invités de marque

Deux conseillers nationaux, Hans Stöckli de Bienne et Corrado Pardini de Lyss, hôtes à l'assemblée des membres.



C. Pardini

Le 15 septembre, par un temps magnifique, 72 membres se sont retrouvés au Restaurant Romand à Bienne. Le chœur d'hommes des cheminots pensionnés a ouvert l'assemblée. Ruedi Flückiger a salué les membres présents dans les locaux rénovés du Restaurant Romand et a souhaité le plein succès aux nouveaux gérants. Notre section compte actuellement 778 membres. Le 24 mars 2011 nous étions encore 782. Durant cette période, 18 membres sont décédés. Par deux chants, le Chœur des cheminots pensionnés leur a rendu les honneurs. Paulet Rohrer a officiellement annoncé sa démission comme organisateur et guide des sorties de la section pour la fin de l'année. Il sera remercié pour sa longue fidélité à notre section à



H. Stöckli

la fête de la Saint-Nicolas. Hans Stöckli, conseiller national et ancien maire de Bienne est connu de tous. Il pré-

sente ses buts politiques et il explique pourquoi il est également candidat au Conseil des Etats en plus du Conseil

national. Ses intentions sont claires et il compte sur notre soutien. Corrado Pardini de Lyss fait un tour d'horizon de sa carrière politique et combat pour sa réélection au Conseil national. Il a remplacé André Daguet il y a peu de temps. Comme syndicaliste, il veut s'engager pour les intérêts sociaux, la sécurité des places de travail en Suisse et soutenir la classe socialement pauvre. Dans la discussion qui suivit, les deux candidats se sont montrés compétents et très engagés. Ils ont répondu à de nombreuses questions venues de la salle. Il y en aurait eu encore beaucoup, mais le temps des candidats est précieux à cette période! Pour terminer, notre vice-président Johann Duda a remercié le chœur d'hommes des cheminots pensionnés pour ses productions et à 16 h 45, notre président a pu clore l'assemblée en faisant un appel à tous nos membres pour le soutien complet de ces deux candidats aux élections d'octobre.

Ruedi Flückiger / trad. J.-C. Amiet



## L'intégration prise en étau entre naturalisation et renvoi

Samedi 19 novembre, à l'Hôtel Olten à Olten

Salutations par **Giorgio Tuti**, président SEV. «Intégration prise en étau entre naturalisation et renvoi», exposé de **Marc Spescha**, avocat, spécialiste des questions de la migration, Zurich. Animation par **Jérôme Hayoz et Arne Hegland**, secrétaires syndicaux SEV. Journée ouverte à tous les migrants intéressés (aussi aux non-membres SEV). La participation est gratuite. Repas de midi offert par le SEV.

Inscription auprès du Secrétariat régional SEV de Zurich, tél. 044 242 84 66, e-mail: migration@sev-online.ch

## Angle droit

# Seulement dans le cadre de la loi

Pour une fois, la protection juridique SEV n'a rien pu faire pour un membre: celui-ci n'a pas respecté la loi.

**Celui qui demande des prestations complémentaires ou une aide sociale sans y avoir droit doit les restituer.**

Quelques années après son entrée aux CFF, en 1990, un collaborateur de l'exploitation a eu un grave accident. Au point qu'il ne peut plus travailler depuis et qu'il reçoit une rente d'invalidité. En 2003 il fait une demande de prestations complémentaires à sa commune pour entretenir sa famille de cinq personnes. Cela lui est accordé, ainsi qu'une prise en charge des primes d'assurance maladie et des frais de médecin.

#### Faux renseignements

En 2009 il est sommé de rembourser toutes les prestations de ce type perçues depuis

2003, près de 160 000 francs au total. Le service responsable des assurances sociales a en effet constaté lors d'un contrôle de routine qu'il recevait aussi une rente d'invalidité de la Caisse de pensions CFF, et en plus des rentes de l'AI et de la Suva. Ce qu'il n'a pas communiqué lors de sa demande de prestations complémentaires. Ensemble, ces trois rentes lui donneraient un revenu qui ne donne pas droit à des prestations complémentaires.

#### Recherche de solutions

Un malentendu n'étant pas exclu du côté du membre, le SEV décide de lui accorder une protection juridique. La question d'une faute n'est pas claire et une requête pour cas de rigueur semble également appropriée.

L'avocat chargé du cas a déposé un recours contre la

décision de remboursement. Dans ce recours, il ne conteste pas que si l'énumération des revenus du membre avait été correcte, il n'aurait pu faire aucune demande de prestation complémentaire.

#### Une histoire crédible?

Deux éléments parlent cependant en faveur de son client. Celui-ci a rempli toutes les demandes avec des professionnels des services responsables. En raison de ses mauvaises connaissances d'allemand, il n'aurait pas pu le faire seul. Il pouvait donc croire de bonne foi que tout avait été fait correctement.

De plus, le délai de prescription est de 5 ans, dans la mesure où aucun acte pénalement répréhensible n'a été constaté. Une partie de l'argent au moins ne devrait dès lors pas être réclamée. Suite au

rejet du recours par l'office des assurances sociales, l'avocat s'est adressé au tribunal cantonal des assurances sociales.

#### Indices accablants

Tous ces efforts n'ont finalement rien donné. Le tribunal n'a pas seulement conclu que le rentier n'a pas agi de bonne foi. Il a aussi considéré que la dissimulation de la rente de la Caisse de pensions représentait un délit. En conséquence le délai de prescription est passé à sept ans, ce qui fait que tous les paiements devaient être restitués.

Ce qui a été déterminant dans cette décision, ce sont les indices suffisants de manœuvre frauduleuse établis par le tribunal. Il n'était pas crédible que des professionnels du service social ne posent pas expressément la question du revenu total et celle de l'ensemble des

relations bancaires à quelqu'un qui dépose une demande de prestations complémentaires. Cette question est tellement centrale qu'on peut supposer qu'elle a été posée, d'autant plus qu'il n'existe aucun indice qui prouverait le contraire dans le dossier.

Vu la situation, la protection juridique SEV n'a pas eu le choix: elle a dû accepter ce jugement. Il reste qu'une famille qui n'a pas la vie facile doit maintenant, malgré des rentes modestes, rembourser toute la somme perçue en trop.

Protection juridique SEV/hk

## INFO

#### Il faut respecter le devoir d'informer!

Nous signalons que les bénéficiaires de prestations de rentes sont tenus de donner des renseignements complets et véridiques aux assurances concernées. En particulier en cas de changements dans le revenu.

Protection juridique SEV

## Es-tu membre SEV?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV! Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

#### Nos arguments?

Le SEV se bat pour:

- des salaires avec lesquels nous pouvons vivre correctement;
- des temps de travail qui nous laissent le temps de vivre;
- des conventions collectives de travail (CCT), qui réglementent nos conditions de travail;
- beaucoup plus encore ...

#### Une chose est sûre:

**plus un syndicat a de membres, plus il est fort!  
Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!**



- J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.
- Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:	Recruté par:
Rue/Numéro:	Nom/Prénom:
NP/Localité:	Adresse:
Tél. (prof.):	Localité:
Tél. (privé):	Tél.:
Date/Signature:	

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par e-mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).  
Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

## Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev*?

Si tu deviens membre, tu recevras automatiquement le journal, car l'abonnement est compris dans la cotisation.

Mais les collègues d'autres domaines de travail et d'autres syndicats peuvent également s'abonner à *contact.sev*. L'abonnement annuel coûte 40 francs.

#### Ou veux-tu tout d'abord profiter d'un abonnement d'essai?

Tu peux ainsi recevoir gratuitement 6 éditions de *contact.sev*, afin de te faire une idée précise de notre journal.

De Gryon à Solalex, à travers forêts et pâturages du Chablais

# Vues spectaculaires et forêts ombragées

Conducteur de bus aux ti à Lausanne, Eric Champion nous propose une balade qui peut se faire en toute saison, sauf quand il y a de la neige. L'idéal est de la faire durant les beaux jours, quand il fait assez chaud.

On prend d'abord le petit train des TPC, ligne BVB Bex-Villars, ce qui donne déjà l'occasion d'admirer de beaux paysages, et on descend à Gryon, point de départ de cette balade. «C'est un des plus jolis villages des Alpes vaudoises», estime Eric Champion, grand amateur de randonnées. Ceux qui apprécient l'artisanat et les produits gourmands pourront s'arrêter à la Maison du terroir de Gryon, mais plutôt au retour, ce qui évite-



Eric Champion

ra de charger le sac plus que nécessaire à la montée.\*

## Vue sur Gryon et le Chablais

Mais revenons à la balade. Depuis la gare de Gryon on descend la rue du Village jusqu'à la station essence. Là, on tourne à gauche pour prendre la petite route indiquée direction Les Pars. Depuis Les Pars, suivre les indications Bovonne. Lors de cette montée, on se trouve dans une forêt bien ombragée, avant d'arriver à un alpage avec deux chalets. C'est l'occasion de faire une pause, pour admirer la belle vue qu'on a sur Gryon et le Chablais.

Avec ses nombreux passages en forêt, cette balade est idéale dès qu'il fait chaud, mais on peut aussi la faire en novembre. En fait, c'est un trajet praticable en toute saison, sauf quand il y a de la neige. Il faudra alors patienter et attendre le prin-

temps (jusqu'en mai souvent) car tant qu'il y a de la neige certaines zones sont carrément dangereuses (gros risques d'avalanches). Pour se renseigner sur l'enneigement, s'adresser au Bureau des Guides Villars Expérience, au 024 495 41 38.

En arrivant à l'alpage de Bovonne, à 1677 mètres d'altitude, on découvre le joli petit hameau du même nom. C'est l'occasion d'admirer une autre belle vue avec les tours d'Ai, depuis un alpage qui surplombe tout le Chablais.

On continue depuis Bovonne, en prenant le chemin de La Benjamine pour arriver à La Benjamine, une grosse cabane forestière.

De La Benjamine, il suffit ensuite d'une demi-

heure pour rejoindre Solalex, d'où on a une vue magnifique sur le Miroir d'Argentine, une spectaculaire paroi rocheuse très prisée des grimpeurs. On peut aussi y manger dans une ambiance alpestre, soit au Refuge de Solalex, ouvert toute l'année (tél. 024 498 27 09) ou au Restaurant du Miroir de l'Argentine, ouvert de mai à octobre (tél. 024 498 14 46).

Il faut compter 4 heures de marche en tout de Gryon à Solalex, avec 700 mètres de montée et 300 m de descente sur 11 km. En été, on peut reprendre le Car Postal de-

puis Solalex pour redescendre à Gryon. Hors saison, on peut rebrousser chemin à Bovonne, et bien sûr depuis Solalex, pour ceux que les longues marches n'effrayent pas.

\* Maison des terroirs: du mardi au samedi, de 9 h à 12 h et de 15 h à 18 h en toute saison. Haute saison: le dimanche en plus, mêmes horaires. Tél. 024 498 21 25.

Hélène Koch



## PELLET PIOCHE: IL Y A EU QUELQUES SURPRISES AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES



## IL Y A 50 ANS

### La qualité, atout de l'industrie suisse

Nous pouvons faire confiance à la très grande majorité de nos fabricants. Ils connaissent l'enjeu de la partie qu'ils jouent et savent bien qu'en négligeant la qualité de leurs produits, ils scieraient eux-même la branche sur laquelle ils sont assis. Mais il suffit de quelques-uns, soucieux seulement de profits immédiats ou encore insuffisamment armés pour résister à la pression de la concurrence étrangère, et qui acceptent de baisser les prix au détriment de la qualité, pour que soit bientôt dilapidé un capital de confiance patiemment accumulé et soigneusement entretenu. Voici le grand risque auquel nous expose le développement rapide de l'industrie horlogère dans d'autres pays. Pour y parer, l'arrêté fédéral soumis au peuple le 3 septembre prochain prévoit le contrôle de qualité.

Le Cheminot, 10 novembre 1960

Des chiffres intéressants sur les prestations des transports publics

# Les transports publics sont en pleine croissance

L'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié les derniers chiffres concernant le trafic ferroviaire. Une profusion d'informations destinées (pas seulement) à celles et ceux qui s'intéressent à la politique des transports.

Chaque année en septembre, l'OFS publie les nouveaux résultats de l'ensemble du trafic ferroviaire, dont les prestations de transport du trafic voyageurs. En juillet déjà, divers autres chiffres avaient été présentés, concernant entre autres le trafic marchandises et d'autres points qu'on nommera « indésirables ». Les accidents et les coûts externes font partie entre autres de ces points « indésirables ». Il est annoncé en particulier le nombre de personnes blessées et mortellement touchées. Ces chiffres sont intéressants en soi, mais aussi si l'on compare l'évolution sur plusieurs années ou décennies.

## Toujours plus de kilomètres

On s'est habitué au fait que la capacité de transport, c'est-à-dire le nombre de trains qui ont roulé et les tronçons qu'ils ont parcouru, a augmenté davantage chaque année dans le trafic voyageurs.

Les trains voyageurs ont roulé sur 182 643 000 kilomètres en Suisse durant l'an-

née écoulée. Cela représente plus que quatre mille fois et demi le tour de la terre ou, si l'on fait une autre comparaison, chaque jour, les trains en Suisse circulent en moyenne sur une distance qui fait douze fois et demi le tour de la terre. Un bon tiers de ces kilomètres-trains est effectué en trafic longue distance, un peu moins que les deux-tiers en trafic régional.

## Le trafic marchandises augmente de nouveau

Dans le trafic marchandises, le nombre de kilomètres parcourus est naturellement bien moins élevé. Il se monte pour l'année écoulée à 30 062 000 kilomètres, ce qui est plus qu'en 2009 mais moins que les années précédentes. En 2004, les trains avaient effectué plus de 36 millions de kilomètres.

## Augmentation de la demande

Non seulement l'envergure de l'offre de transport est intéressante mais aussi l'ampleur de la demande. En 2010, les passagers du rail ont parcouru en Suisse 19 176 600 000 kilomètres, donc plus de 19 milliards. Cela représente plus qu'un demi-milliard de plus que l'année précédente. Ces chiffres sont particulièrement impressionnants, surtout si l'on considère l'augmentation depuis les années 1990 et 2000 durant lesquelles quelques douze milliards et demi de kilomètres-personnes ont été parcourus.

Il est intéressant de constater qu'un tiers de ces km est parcouru en trafic régional alors que deux-tiers le sont en trafic longue distance. Une composition de trafic longue distance transporte donc environ quatre fois plus de personnes qu'un train régional.

## Tonnage colossal

Les trains marchandises ont transporté en tout 63 989 000 tonnes, ce qui correspond à une augmentation par rapport à l'année passée, bien que le record de 2007 n'ait pas été dépassé (71 148 000 tonnes). Si l'on compare avec 1995, 48 685 000 tonnes ont été transportées par le train. Une prestation de 11 073 500 000 kilomètres-tonnes a été effectuée. 3350,9 millions en trafic intérieur, 892 millions en trafic d'importation, 439,4 millions en trafic d'exportation et 6391,2 millions en trafic de transit.

## Nombre de victimes en régression

Pour terminer, jetons encore un œil sur les points « indésirables » précédemment mentionnés. L'année dernière, 103 accidents ferroviaires ont été enregistrés, dont 2 dans des trains à crémaillère. Dans les transports publics routiers, il y a eu 41 accidents de tram, 13 de trolleybus et 52 accidents de bus. Il y a eu 12 accidents de téléphériques mais aucun dans les funiculaires. Dans le domaine de la navigation, aucun accident n'a été déploré dans le transport public des personnes. Lors des accidents précités, 49 passagers de trains ont été blessés, 31 passagers de trams, 12 de trolleybus et 57 passagers de bus, ainsi que 12 passagers de téléphériques. Sont décédées 20 personnes dans des accidents de train, 5 dans des accidents de tram et 1 dans un accident de trolleybus. Le nombre des victimes fluctue toujours passablement mais fort heureusement, la tendance est à la baisse, malgré l'augmentation du trafic.

## SYNDICATS FORTS

Le président SEV Giorgio Tuti a été invité à la mi-septembre à prendre la parole à Genève, lors d'une réunion de l'ITF, pour parler des thèmes d'actualité de la politique sociale suisse. ITF est le sigle de l'International Transport Workers' Federation (Fédération internationale des travailleurs des transports), c'est donc l'organisation faitière des syndicats qui organisent les personnes travaillant dans les entreprises de transport. Elle fédère 779 syndicats de 155 pays avec environ 4,6 millions de membres. La section Chemins de fer est une des huit sections spécialisées de l'ITF, elle regroupe 177 syndicats dans le monde avec au total 1'272'181 membres.

## De l'intérêt pour la position et les méthodes du SEV

Il y a quelques semaines, le « Steering Committee » (comité exécutif) de l'ITF s'est réuni à Genève et Giorgio Tuti, président SEV, a été invité à participer à cette réunion et à parler du SEV, de ses objectifs et de ses méthodes. Les CCT au « cœur du métier » Au début de son exposé, Giorgio Tuti a présenté le SEV, le syndicat qui, avec ses 46'000 membres, fait autorité en Suisse pour le personnel des transports publics. Le taux d'organisation dans ce secteur d'activité atteint 70 %, ce qui est réjouissant, en particulier si on le compare avec le taux suisse moyen qui est de 22 % environ. Giorgio Tuti explique : « La négociation de conventions collectives de travail est au cœur de notre métier syndical. Le SEV a conclu 57 CCT, que ce soit au niveau entreprise, cantonal ou national ».

## Perspectives économiques moroses

La prolongation de la CCT avec les CFF et CFF Cargo est un des succès actuels du SEV. Tuti a mis en lumière que, dans la situation économique actuelle et pour affronter les réorganisations annoncées, une CCT est la seule protection efficace contre le dumping salarial et les licenciements.

La faiblesse de l'euro pèse lourdement sur le trafic international par rail. « Pour chaque centime que l'euro perd face au franc suisse, CFF Cargo perd environ 1

million par année » a déclaré Giorgio Tuti. La situation économique nous cause aussi du souci car les rendements des caisses de pensions diminuent.

## C'est le personnel qui fait le succès des transports publics

« La Suisse dispose d'un des meilleurs systèmes de transports publics du monde » a constaté Tuti non sans fierté. Mais il a démontré que ce système repose sur deux piliers : le premier est la volonté de développer durablement ces transports en tant que système global en lui accordant les moyens financiers nécessaires. L'autre pilier essentiel, c'est le personnel qui a contribué au succès de ce système par des augmentations de productivité impressionnantes. Mais Tuti a aussi averti : il ne faut pas compter arracher d'autres augmentations de productivité sur le dos du personnel. Les entreprises doivent disposer d'un nombre suffisant de collaboratrices et collaborateurs bien formés et correctement payés. Giorgio Tuti a aussi exprimé ses préoccupations quant au développement futur du système de transports publics en Suisse. On ne doit pas laisser se dégrader une telle infrastructure et des extensions sont nécessaires pour soulager les goulets de capacité sur le réseau ferroviaire. Tout cela coûte de l'argent et celui-ci pourrait bien ne plus être disponible en quantité suffisante à cause de la politique des partis bourgeois. Il faut investir environ 42,6 milliards de francs jusqu'en 2040.

## Le plaidoyer

Giorgio Tuti a conclu son exposé par un vibrant plaidoyer : « Ce bref aperçu que vous avez eu sur le SEV et sur la situation actuelle en Suisse montre l'importance, à l'avenir aussi, d'avoir des syndicats forts. Il est capital également que nous ne nous arrêtions pas à nos frontières nationales mais que nous luttons ensemble pour les droits des travailleurs et des travailleuses. Il s'agit de faire front avec efficacité dans ce monde globalisé, avec son économie financière déchaînée, mais il s'agit aussi d'apprendre les uns des autres ».

pan./sa



Il faut se rendre à l'évidence, toujours plus de personnes voyagent en train.

pan./sa

Raymond L'Eplattenier est chauffeur de bus aux TRN (Transports régionaux neuchâtelois) et il a déjà deux romans à son actif

# L'écriture, pour naviguer dans les eaux pas toujours calmes de la vie

Conducteur de bus aux TRN, à La Chaux-de-Fonds, Raymond l'Eplattenier a aussi écrit deux romans: «Le tueur aux cornichons» et «La vie n'est pas étanche».

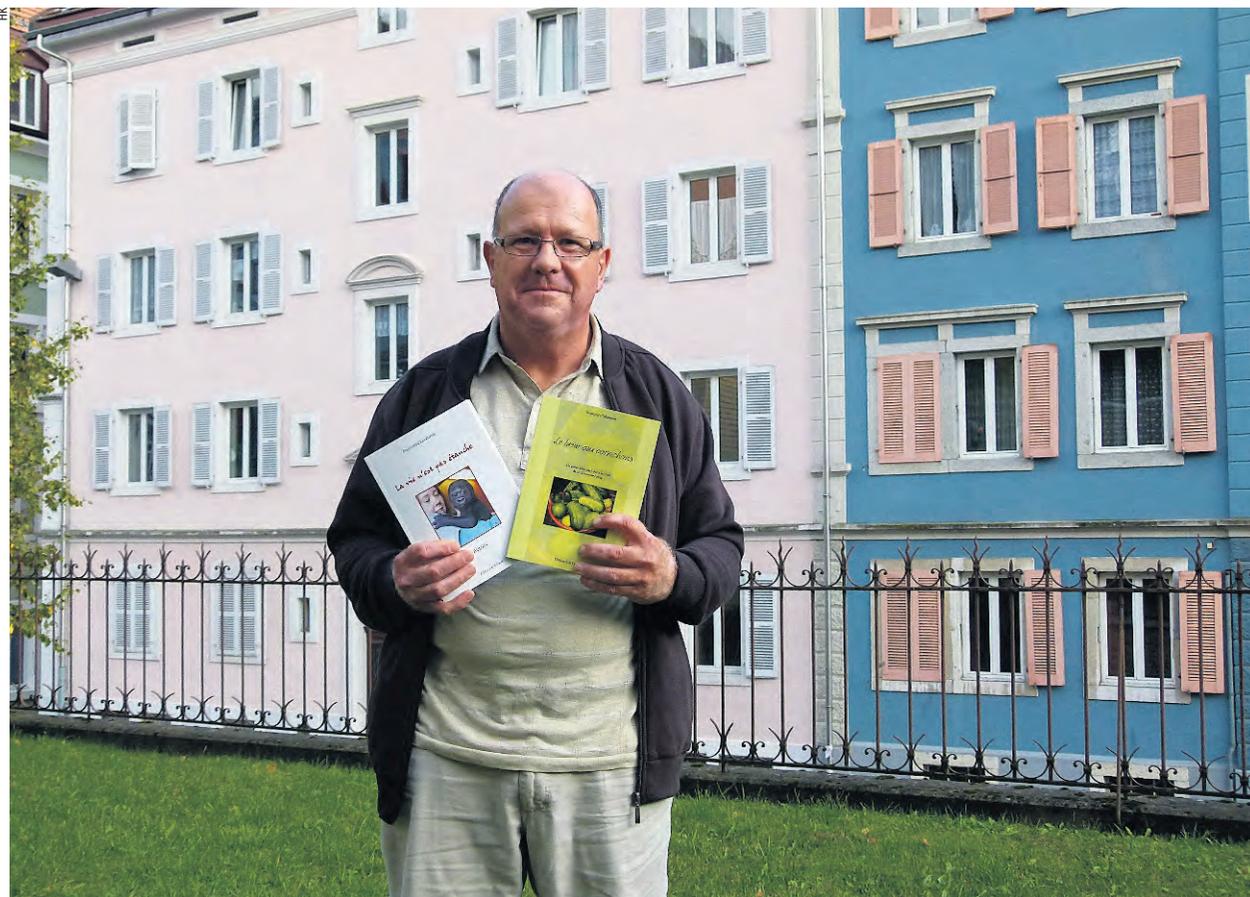
Quand il n'est pas au volant d'un bus, Raymond l'Eplattenier écrit. Et il n'en est pas à son coup d'essai puisqu'il en est déjà à son 2<sup>ème</sup> roman. Il savait dès le départ quelle histoire il voulait raconter mais s'est longtemps demandé quel titre donner au livre. «C'est une amie poète qui me l'a soufflé», indique Raymond l'Eplattenier. Le titre ce sera donc «La vie n'est pas étanche» car dans la vie, on ne navigue pas toujours sur des eaux calmes et sans obstacles. On heurte parfois des icebergs et la vie prend alors l'eau, comme le Titanic. Parmi les icebergs que Raymond l'Eplattenier a croisés, il y a la mort de sa mère, alors qu'il a 14 ans.

«On peut aimer lire en restant ouvrier»

Adolescent, il fugue à Paris et se retrouve placé dans un foyer. Il y rencontre un éducateur qui change sa vie, en lui faisant découvrir la culture. «Je venais d'une famille ouvrière typique où les intellectuels étaient vus comme des fainéants. J'ai découvert qu'on peut rester ouvrier et aimer Beethoven, la lecture...»

Malgré son nom de famille et sa fibre artistique, il n'a par contre aucun lien de parenté avec Charles l'Eplattenier, un artiste chaux-de-fonnier Art Nouveau bien connu du début du 20<sup>ème</sup> siècle. Ceux qui invoquent un lointain cousinage au «63<sup>ème</sup> degré» avec ce dernier le font d'ailleurs doucement sourire.

Non décidément, la vie n'est pas toujours étanche. En 1999 il fait un burn-out mais contrairement au Titanic, Raymond l'Eplattenier refait surface. Tout ce qu'il



Les romans de Raymond l'Eplattenier se passent à La Chaux-de-Fonds, ou en tout cas dans une ville ouvrière qui lui ressemble beaucoup pour le 2<sup>ème</sup>.

n'arrive pas à dire, il l'exprime par écrit. Il prend ensuite goût à l'écriture, développe son style et commence à publier des petits textes dans des revues littéraires. Il s'occupe aussi du Scribe, qui est à la fois une revue littéraire et surtout un groupe romand s'intéressant à l'écriture. C'est d'ailleurs comme ça qu'il a fait connaissance avec un autre conducteur de bus écrivain, qui travaille lui aux tl (transports lausannois).

La colère et la révolte qu'il a accumulés, il les transforme en fiction, avec un premier, puis un second roman. «Les deux histoires parlent un peu du même sujet. Le rejet par des camarades d'école de quelqu'un de différent», explique Raymond l'Eplattenier.

Dans son premier roman, «Le tueur aux cornichons», un ancien souffre-douleur revient se venger de ceux qui l'ont persécuté. Pour le second

roman, «La vie n'est pas étanche», il s'est pas mal inspiré de l'histoire de sa fille aînée, également rejetée à l'école. Là aussi, en tant que père cette fois, il a été frappé par la méchanceté de certains gamins, et parfois aussi du manque de soutien de la part des profs. «Ils ne peuvent pas mettre un flic derrière chaque sapin, mais on avait toujours l'impression que c'était nous les coupables».

## Occupation d'usine

Ce second roman lui permet aussi de parler d'autres sujets qui lui tiennent à cœur. Il y a par exemple un passage sur les fermetures d'entreprises et la cause ouvrière, où les travailleurs occupent les ateliers pour protester contre la fermeture de leur usine. «Plus personne ne parle de classe ouvrière, pourtant elle existe encore!».

Il est très attaché à sa ville, La Chaux-de-Fonds. Cela dit

les querelles de clocher comme celles entre le Haut et le Bas du canton ne sont pas du tout son genre. Aimer sa région ne l'empêche pas d'apprécier d'autres coins, comme le lac de Neuchâtel.

## De l'horlogerie aux bus

Il a d'ailleurs vécu des années dans le canton de Vaud et c'est là qu'il a pris un grand virage professionnel. Alors qu'il travaillait dans l'industrie horlogère à La Chaux-de-Fonds, comme tourneur de boîtes en or, il déménage et devient conducteur de bus.

«C'est à Lausanne que j'ai commencé dans le métier en 1985. L'horlogerie battait de l'aile et c'était mal payé.» Il a été attiré par la sécurité de l'emploi, mais aussi par d'autres éléments: «J'avais envie de bouger. Voir toujours le même type à la même heure me déprimait. J'étais aussi de ces gamins qui discutent avec les chauffeurs de bus.»

Des écoliers qui bavardent, il y en a toujours et maintenant qu'il est au volant, c'est un des aspects du métier qu'il apprécie.

Hélène Koch

## BIO

Né à Saignelégier Raymond l'Eplattenier a 55 ans. Il vit à La Chaux-de-Fonds, où il a passé la plus grande partie de sa vie. «Je suis un pur chaux-de-fonnier, même si j'ai vécu presque 8 ans à Lausanne». Il est séparé et a deux filles, de 29 et 23 ans. Ses loisirs: l'écriture tout d'abord, qui l'a amené à écrire deux romans, «Le tueur aux cornichons» et «La vie n'est pas étanche». Il pratique aussi la marche, et participe à un groupe romand qui édite «Le Scribe», une revue littéraire et artistique.