

PAGES DE GAUCHE

www.pagesdegauche.ch

Périodique indépendant
d'opinions socialistes

N° 192

Été 2024

Page 2 **Tessin**

Une nouvelle association se crée pour un Tessin plus jeune et vivant.

Page 5 **Élections européennes**

L'extrême droite se renforce au Parlement européen.

Page 6 **Suisse**

La Constitution fédérale suisse de 1874 fête en 2024 son 150^e anniversaire.

Page 22 **Publication**

Dans un passionnant ouvrage, Séveric Yersin se penche sur Willi Gautschi.

Le dossier

Transports: où va la Suisse?

*La Suisse se vante souvent d'avoir le meilleur réseau de transports publics au monde. L'état catastrophique des infrastructures et des services à l'étranger ne doit pourtant pas devenir un prétexte pour se désintéresser des problèmes très sérieux qui touchent aussi le réseau et les entreprises de transport suisses. Ce dossier leur est consacré, et a été réalisé en collaboration avec le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE). **Page 7***

À lire sur notre site

La CEDH, les juges et la démocratie : réflexions après la condamnation de la Suisse

Publié le 3 mai 2024



Propos recueillis par Antoine Chollet • L'arrêt de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) du 10 avril 2024 en faveur des Aînées pour le climat, condamnant les autorités suisses pour inaction climatique, a provoqué un séisme politique en...

Élections parlementaires croates 2024 : Plenki, Zohi, c'est (enfin) fini ?

Publié le 25 avril 2024



Karel Zetkin • La montagne a tremblé, pour accoucher d'une souris. Les résultats finaux des élections parlementaires croates sont tombés le 18 avril au matin et l'on peut dire, contrairement à l'expression selon laquelle tout change pour que rien ne...

Six mois de massacre à Gaza

Publié le 5 avril 2024



La rédaction • Depuis six mois, Gaza est sous les bombes larguées quotidiennement par l'armée israélienne, au mépris du droit de la guerre, du droit international humanitaire et des conventions de Genève. Nous l'avons écrit en novembre, quelques semaines après...

Chronique

Realtà Giovanili : pour un Tessin plus jeune !

Le dimanche 19 mai à Bellinzona, une assemblée décisive pour l'avenir des jeunes du canton du Tessin a eu lieu. Plus de 300 jeunes, âgé·e·s de 15 à 23 ans, ont formellement fondé l'association Realtà Giovanili, avec un objectif clair : rendre le Tessin plus dynamique et attractif pour la jeunesse, en affrontant les défis qui pèsent sur leurs épaules.

Cette initiative est née en réponse à des données préoccupantes issues d'une enquête menée par Realtà Giovanili, qui a déjà recueilli plus de 800 réponses. Les résultats mettent en évidence un sentiment de précarité chez les jeunes Tessinois·es, marqué par des préoccupations pour l'avenir et une crise croissante de la santé mentale. Un point central de leurs revendications est la demande d'espaces de rencontre adéquats, gratuits et inclusifs, indispensables pour exprimer des opinions, construire une culture et combattre l'isolement social.

Realtà Giovanili cherche à mettre en lumière les réalités quotidiennes des jeunes Tessinois·es et à améliorer la vie collective par des actions concrètes, tant dans l'activisme organisé que dans la politique institutionnelle. Organisée en groupes thématiques, l'association prévoit d'organiser des événements autour de la musique, du cinéma, de l'art, du sport, de la littérature et d'autres domaines, afin de valoriser les aptitudes de la jeune génération et de défendre leurs intérêts.

Du sondage émerge également d'autres problématiques. Les jeunes Tessinois·es dépendent fortement des transports publics, mais les coûts élevés, les fréquences insuffisantes et le réseau peu dense de ces derniers sont des obstacles majeurs. La santé mentale est également un enjeu crucial, avec des niveaux inquiétants d'anxiété et de dépression, souvent ignorés ou minimisés. L'association juge urgent d'offrir un soutien concret à ceux dans le besoin. L'absence de « troisième place » — un espace pour se rencontrer en dehors de la maison et de l'école — limite les options de divertissement des jeunes. Realtà Giovanili demande donc la création d'espaces de rencontre adéquats, gratuits et inclusifs pour favoriser l'interaction sociale et la créativité.

L'association a lancé une pétition pour inciter les autorités à consacrer plus de ressources à ces problèmes, demandant la création d'espaces adaptés pour des activités culturelles et sociales et le soutien financier à des projets innovants et durables.

Realtà Giovanili, en plus de constituer un réseau de jeunes se soutenant mutuellement, vise à construire un avenir prometteur pour les jeunes Tessinois·es. L'association invite les autorités à collaborer pour faire du Tessin un lieu où la jeunesse puisse grandir et prospérer, libérée des angoisses du présent et prête à embrasser un avenir d'opportunités et d'inclusion.

Aida Demaria



Illustrations

Les photographies illustrant ce numéro ont été prises par Yves Sancey.

Impressum

Abonnement annuel : Fr. 59.-
Abonnement de soutien : Fr. 150.-
Abonnement réduit
(AVS, AI, étudiant·e·s, chômeuse·s) : Fr. 49.-
IBAN CH75 0900 0000 1779 5703 3

www.pagesdegauche.ch

Rédaction et secrétariat :
Case postale 22, 1001 Lausanne
info@pagesdegauche.ch

Rédaction :
Antoine Chollet (AC), Aida Demaria (AD), Sami Krijmanot (SK), Emma Sofia Lunghi (ESL), Joakim Martins (JM), Bertil Munk (BM), Stéphanie Pache (SP), Valentin Prélaz (VP), Hervé Roquet (HR).

Comité :
Cora Antonioli, Umberto Bandiera, Valérie Boillat, Rüstü Demirkaya, Martine Docourt, Dan Gallin, Mathieu Gasparini, Arnaud Thiéry.

Maquette :
Marc Dubois, Graphisme éditorial, Lausanne

Secrétariat de rédaction, mise en page et webmaster :
Aida Demaria, Lausanne

Dessins :
Lucile Curdy

Relecture :
Cora Antonioli et Yvan Thiéry

Impression :
Imprimerie du Journal de Sainte-Croix

Éditorial

Une caisse maladie unique

Bien qu'elle ait séduit bien au-delà des rangs de la gauche, l'initiative d'allègement des primes du Parti socialiste a malheureusement été rejetée le 9 juin 2024 par le peuple et les cantons suisses. En ralliant 45% des votant·e·s et 7,5 cantons (la Romandie, le Tessin, ainsi que Bâle-Ville) à sa cause, la gauche a connu une défaite plus qu'honorable. Cette votation a ainsi révélé au grand jour que le mode de financement (particulièrement injuste) du système de santé helvétique est de plus en plus contesté. Il ressort également de scrutin que les solutions proposées par la gauche sont désormais majoritaires dans certains cantons – voire ultra-majoritaires, pensons à l'acceptation du texte socialiste à 72% dans le Jura.

La caisse unique, encore et toujours elle

L'adoption de l'initiative 10% aurait permis de soulager les classes populaires et d'in-

citer les autorités politiques à mieux réguler le domaine de la santé, mais elle n'aurait pas complètement transformé ce secteur aussi profondément. Seule l'introduction d'une caisse-maladie unique permettrait d'éviter les frais occasionnés par la pseudo-concurrence actuelle, de mieux piloter le secteur, mais aussi de donner plus de droits aux assuré·e·s. Deux initiatives populaires demandant l'introduction d'une caisse unique ont malheureusement déjà été refusées en 2007 (29% de oui et deux cantons), puis en 2014 (38,2% de oui et quatre cantons).

Recourir à la démocratie directe et au fédéralisme

Partant des principes qu'il ne faut rien attendre d'une Assemblée fédérale où les lobbies font la loi et qu'il existe dans certains cantons une large majorité en faveur de la de la caisse-maladie unique, la gauche n'a d'autre choix que de recourir en même temps à

la démocratie directe et au fédéralisme. Au lieu de proposer une initiative au contenu similaire à celle de 2007 et 2014 – qui n'a pas la moindre chance d'être adoptée à Zoug, en Thurgovie ou en Argovie, la gauche pourrait plutôt lancer une initiative autorisant les cantons à introduire une caisse unique seulement s'ils le souhaitent. Par la même occasion, il serait même envisageable de permettre aux cantons d'abolir les mécanismes particulièrement anti-sociaux que sont la prime par tête, la franchise ou la quote-part. Historiquement, la gauche a réussi à introduire au niveau fédéral les droits d'initiative et de référendum en passant dans un premier temps par l'échelon cantonal. Actuellement, elle tente d'en faire de même avec le salaire minimum (voir la chronique de *Pages de gauche* n° 187). Pourquoi ne pas le faire aussi avec la caisse unique ?

La rédaction

Au sommaire de ce numéro

- | | |
|---|---|
| 4 Actualités
UE: l'éternel retour à l'austérité | 14 Les défis du trafic régional : le point de vue de l'ATE |
| 5 Élections européennes : qui combat encore l'extrême droite ? | 15 Les défis du trafic régional : le point de vue du SEV |
| 6 Suisse : 150 ans de la Constitution de 1874 | 16 Entretien : mobilité urbaine et ségrégation sociale |
| 6 Le poing, la rose et le casse-noix | 18 Des soutiens ciblés plutôt que la gratuité totale |
| 7 Dossier | 19 Forta : une arme de pollution massive |
| 8 Transport de marchandises : les mettre enfin sur les rails ! | 20 Conclusion : une discussion à trois voix |
| 9 Rail : pour une coopération européenne, mais contre la politique de la Commission européenne | 22 Culture
Willi Gautschi et la Grève générale de 1918 |
| 10 L'inconnue des aides d'État | 23 Livres |
| 11 Un fédéralisme à géométrie variable | 24 Der
Le SEV et L'ATE |
| 12 Conductrices·eurs de bus : santé en danger | |

Europe

UE : l'éternel retour à l'austérité

Voilà des règles qui avaient presque été oubliées et que nous espérons ne pas revoir de sitôt. Après leur suspension durant les années Covid pour permettre aux États membres de réaliser des dépenses extraordinaires, le Parlement et le Conseil européens viennent d'adopter en avril une réforme des règles de la gouvernance économique. Sous des discours creux promettant une « économie verte, numérique, inclusive et robuste » se répand une nouvelle logique économique vicieuse à travers le continent.

Partout en Europe, le souvenir des cures d'austérité de la décennie précédente est encore vif. Parce que les finances publiques avaient été mises fortement à contribution pour sauver des banques privées à la suite de la crise financière de 2008, les dépenses des États membres avaient été dans un second temps drastiquement réduites.

Quelques années et événements imprévus plus tard, ce cercle vicieux se répète presque à l'identique. En quasi constante augmentation depuis le début du millénaire, les soutiens publics aux entreprises privées (subventions, exonérations fiscales ou de cotisations sociales) visant à encourager la croissance, l'embauche ou encore la transition climatique explosent. La qualité des services publics des États membres se détériore pourtant, malgré des dépenses publiques en forte hausse, d'année en année, faute d'investissements suffisants.

Un brutal durcissement d'austérité

Le projet initial de réforme de la gouvernance économique de la Commission européenne laissait timidement espérer qu'il serait potentiellement bientôt possible d'en finir avec les logiques d'austérité infernales du passé. Les pays les plus frugaux (Allemagne, Pays-Bas, Finlande...) sont néanmoins rapidement revenus à la charge et ont réussi à réimposer le principe de soutenabilité budgétaire et à tuer toute perspective d'investissements à la hauteur des défis sociaux et environnementaux de notre temps. Cette situation est d'autant plus préoccupante, lorsque l'on sait que la moitié des États membres

ont de hauts niveaux d'endettement, et qu'ils n'auront même pas la possibilité de négocier avec la Commission des trajectoires prenant un tant soit peu en compte leurs spécificités économiques propres.

Si les règles d'or actuelles (un taux d'endettement maximum de 60% et de déficit budgétaire de 3% tout au plus) de la zone euro ne bougent pas, les nouvelles règles adoptées se révèlent, sous un verni de flexibilité, être d'une terrible rigueur... Désormais, au-delà d'un taux d'endettement de 90%, un État devra réduire sa dette d'un point par année, et pour un taux situé entre 60% et 90%, de 0,5 point. En ce qui concerne les déficits publics, un nouvel objectif maximum de 1,5% par année, devant assurer un « coussin de dépenses », a été introduit. Alors que certains pays n'enfreignaient jusqu'à maintenant pas les règles de la gouvernance économique de l'UE, ils le feront donc désormais.

La Confédération européenne des syndicats a déjà annoncé en début d'année que la mise en œuvre de ces nouvelles règles conduirait à la réalisation à l'échelle européenne de coupes budgétaires supplémentaires de 100 milliards d'euros par année. Chaque état doit préparer un plan budgétaire complet pour septembre. Entretemps, beaucoup de pays ont déjà profité de l'opportunité pour durcir des politiques budgétaires déjà fortement restrictives. Il y a bien sûr les déclarations délirantes de Bruno Le Maire sur le dérapage budgétaire français à 25 milliards d'euros, mais aussi la Finlande et son plan de réaliser 9 milliards de coupes dans les politiques de santé ou clima-

tique, l'Allemagne et son objectif de réduction des dépenses de 17 milliards, ou encore la promesse des Pays-Bas de réaliser 18,2 milliards d'économies d'ici à 2029 dans la sécurité sociale.

Espoir aveugle dans le secteur privé

Ces mesures semblent d'autant plus paradoxales dans la période actuelle où la politique industrielle est sur toutes les lèvres. Que ce soit en ce qui concerne la défense, la transition climatique où les technologies à hautes valeurs ajoutées, l'argent public se réoriente vers des industries clés souvent en mains privées. Ces dernières sont encore trop nombreuses à bafouer des principes de base de droits sociaux ou syndicaux. La question de conditionner ces soutiens financiers à des salaires minimaux ou au respect strict des règles de santé et de sécurité au travail se pose urgemment.

Dans cette optique, les agences de surveillance étatiques devraient être suffisamment dotées afin de suivre les utilisations de cet argent public. Mais paradoxalement, ces mêmes agences sont souvent les premières victimes des restrictions budgétaires. Les inspectrices-eurs du travail sont considérées comme des variables d'ajustement, alors même que leur nombre est directement corrélé à la santé et aux accidents du travail. Sauf revirement inespéré, nous nous dirigeons tout droit vers une Europe encore plus tributaire du bon vouloir du secteur privé qui ne pense plus qu'à sa compétitivité internationale.

Bertil Munk

Élections européennes

Qui combat encore l'extrême droite ?

Cette fois, ce n'est pas comme si on ne s'y attendait pas. L'extrême droite a renforcé sa présence au sein du Parlement européen lors des élections du 9 juin dernier, occupant désormais près de 25% des sièges de l'hémicycle. En progression dans presque tous les États membres, les idées nauséabondes de ce courant politique se répandent partout. En France, en Italie, en Pologne et en Hongrie, l'extrême droit est en tête. En Allemagne, pays avec le plus d'eurodéputé-e-s, le parti néonazi Alternative für Deutschland (AfD) arrive en deuxième position.

L'arc républicain en agonie

Au Parlement européen, les écologistes et les centristes de Renew sont les premières victimes des élections et perdent respectivement dix-sept et vingt-sept sièges. Les effectifs de ces deux groupes restent cependant plus fournis que durant la législature 2014-2019. Lors des élections de 2019, ils avaient en effet grignoté des voix aux deux mastodontes S&D (social-démocratie) et PPE (démocratie chrétienne) qui ont structuré la politique européenne pendant plusieurs décennies avec leur grande coalition implicite.

Jusqu'à maintenant, deux groupes d'extrême droite parasitaient le Parlement européen : le très extrémiste Identité et Démocratie (ID) de Bardella ou des séparatistes flamand-e-s du Vlaams Blok, et le moins tapageur Conservateurs et Réformistes (ECR) du PiS polonais ou de Fratelli d'Italia. À la suite de l'exclusion de l'AfD d'ID quelques jours avant les élections européennes et le départ du parti d'Orbán en 2021 du PPE, les groupes d'extrême droite se sont quelque peu reconfigurés au Parlement européen depuis les élections du 9 juin. Orbán a rejoint les rangs

d'ID, qui s'est par la même occasion renommé en « The Patriots ». Grâce à cette arrivée, ce groupe devient le troisième plus important. Encore plus à droite, l'AfD est parvenu à coaliser par-ci par-là des parlementaires néonazi-e-s pour créer « Europe of Sovereign Nations » (le plus petit groupe avec vingt-cinq membres). La tellement grande radicalité de ce groupe permettra à ID et ECR d'apparaître autant plus fréquentables. Quant à ECR, il poursuit sa stratégie de normalisation. Alors qu'une présidence de commission supplémentaire (agriculture) a été accordée à ECR, la présidente de la Commission européenne Von der Leyen n'a toujours pas formellement exclu de former une coalition avec.

Dans de très nombreux pays européens, l'extrême droite et ses idées se sont très vite retrouvées au cœur du jeu politique. En Italie, en Suède ou encore aux Pays-Bas, des coalitions entre la droite traditionnelle et l'extrême droite ont pris le pouvoir. L'austérité budgétaire et les politiques migratoires restrictives sont au fondement de leur alliance. Les partis de droite traditionnelle reprennent également de plus en plus l'argumentaire de l'extrême droite par stratégie électorale ou même par réelle convergence idéologique. Tout dernièrement encore, un cacique du Mouvement réformateur a lancé lors d'un débat un « Si ça ne vous plaît pas, vous n'êtes pas obligé de rester en Belgique » à un élu racisé du Parti du Travail belge, pendant que le compte X officiel des Républicains a suggéré à l'Algérie d'accueillir « ses criminels, ses délinquants, et ses clandestins » en plus des biens pillés que lui restituera la France. Que le PLR et le Centre s'en prennent, aux côtés de l'UDC, aussi frontalement à la Cour européenne des droits de l'homme, après que celle-ci a condamné la Suisse

pour inaction climatique, ne fait pas exception à cette dynamique.

Une stratégie de normalisation

La tragédie qu'est en train de vivre l'Europe s'explique en partie par l'incapacité des élites politiques et médiatiques à comprendre l'extrême droite contemporaine. En ne qualifiant d'extrême droite que les groupuscules hitlériens violents et en décrivant le Rassemblement national ou l'AfD comme des partis « populistes », ces dernières minimisent la portée profondément raciste du vote en faveur de ces formations politiques, les légitime et complexifie la formation du cordon sanitaire à leur rencontre.

L'état des médias européens est un autre indicateur du danger imminent que fait peser l'extrême droite au continent. En Hongrie, comme en France, des milliardaires proches de l'extrême droite rachètent de plus en plus de médias dans le but d'en contrôler la ligne éditoriale et d'influencer le débat public. En outre, que cela soit le RN, l'AfD ou l'UDC, l'extrême droite s'en prend avec véhémence à l'audiovisuel public et rêve de le privatiser.

Étouffer le bruit des bottes

Après son succès électoral aux européennes, l'extrême droite pourra d'autant plus imposer son agenda politique au continent. Alliées objectives du poutinisme, les formations politiques d'extrême droite constituent une menace vitale pour le climat, les travailleuse-urs, les femmes ou encore les personnes racisées, trans ou migrantes. Affronter le fascisme sous toutes ses formes et le réduire à peau de chagrin doit constituer ces prochaines années la priorité numéro un de toute organisation politique, syndicale et associative en Europe.

Bertil Munk

Suisse

150 ans de la Constitution de 1874

En vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 2000, la Constitution fédérale suisse de 1874 fête en 2024 son 150^e anniversaire. Si l'événement est largement passé sous le radar, la gauche aurait pu y porter davantage d'attention, tant cette loi fondamentale fait date dans la démocratisation progressive de la Suisse.

La première Constitution helvétique de 1848 est pour la première fois révisée en 1866. Parmi les neuf amendements soumis au vote du peuple et des cantons, seule l'émancipation des personnes juives réunit une double majorité. Peu après, une nouvelle Constitution fédérale est adoptée en 1872. Si elle est acceptée par une très légère majorité populaire, elle est rejetée par 13 cantons contre 9. L'opposition des conservateurs catholiques et des radicaux romands — ces derniers, ayant l'exemple prussien en tête, s'opposent à l'idée d'un État fédéral trop centralisateur — à ces réformes explique leur échec. À peine cet objet refusé, un nouveau processus constituant est démarré, qui aboutit en 1874.

Extension des droits individuels et populaires

La Constitution de 1874 transforme l'État fédéral chrétien de 1848 en un État séculier. Elle garantit la liberté de croyance et de conscience — y compris aux personnes

juives —, confie les registres d'état civil à des autorités laïques et communalise les cimetières. De plus, les cantons se voient obligés de proposer un enseignement primaire obligatoire, gratuit, placé sous la direction d'une autorité civile et ouvert aux membres de toutes les confessions.

Contrebalançant une plus grande unification juridique du pays, la Constitution de 1874 introduit le référendum législatif facultatif. À condition de réunir 30'000 signatures, il est désormais possible de soumettre un objet à l'avis du peuple. Le droit d'initiative populaire, pourtant prévu dans le projet refusé de 1872, devra pour sa part attendre 1891.

En plus d'abolir la peine de mort, cette nouvelle charte fondamentale réglemente le droit du travail et protection de la nature.

Les femmes et les catholiques

Bien que la Constitution soit, au moment de sa rédaction

en 1874, sans aucun doute l'une des plus progressistes du monde, elle contient tout de même deux ombres au tableau.

D'abord, si elle introduit le mariage civil — et donc le droit au divorce, cette loi fondamentale n'accorde aucun droit politique aux femmes, qui restent privées du droit de vote et demeurent des citoyennes de seconde zone.

Ensuite, rédigée en plein Kulturkampf, la Constitution de 1874 contient des dispositions clairement discriminatoires à l'encontre des catholiques. Alors que l'ordre des Jésuites est banni, la création ou le rétablissement d'ordres religieux est prohibé, tandis que la Confédération est dotée d'un droit d'approbation en ce qui concerne la formation de nouveaux évêchés.

Une large victoire référendaire

Par 63% de oui et 14,5 cantons contre 7,5, la Suisse se dote le 19 avril 1874 d'une nouvelle constitution. Moins centralisateur que le projet de 1872, le texte constitue un compromis entre les élites radicales alémaniques et romandes et marque une étape décisive dans l'extension des droits individuels et populaires des Suisses-ses.

Sami Krijmanot

LEPOING



L'extrême droite n'est pas l'ennemie des syndicats. C'est du moins l'opinion qui semble être celle de **Force ouvrière**

qui a refusé de rejoindre l'appel intersyndical contre le RN. Officiellement par indépendance syndicale. Rappelons néanmoins que FO était déjà critiquée pour ne pas appliquer de sanction à l'encontre de ses membres se présentant pour le RN. Espérons que FO n'ait pas fait le pari d'éviter de s'en prendre au RN dans le but d'être épargné par celui-ci s'il arrive au pouvoir...

LA ROSE



Face à la tentative de coup d'État militaire du 26 juin dernier, le **peuple bolivien** s'est mobilisé

par dizaines de milliers en l'espace de quelques heures pour s'opposer aux troupes factieuses. Sans ce sursaut populaire, les condamnations internationales et les mots d'ordre du président Arce n'auraient sûrement pas suffi. Voilà un rappel de plus que les institutions démocratiques se défendent aussi dans la rue.

LE CASSE-NOIX



Si les idées racistes ou les positions favorables à l'industrie automobile allemande de **Sahra**

Wagenknecht sont bien connues, il est souvent oublié qu'elle est aussi radicalement transphobe. L'ancienne figure de Die Linke s'est en effet ouvertement opposée à la loi sur l'autodétermination en matière de mention du sexe et a fait de la transphobie un véritable thème de campagne. Une chose est bien sûre : elle a rompu avec la gauche...

**PAGES
DE
GAUCHE****Le dossier**

Politique des transports : où va la Suisse ?

La politique des transports est confrontée à de multiples problèmes en Suisse. Ils relèvent en premier lieu de décisions managériales à courte vue, considérant que la gestion des entreprises de transports répond à une pure logique de marché. Or c'est souvent ce qui ne fonctionne pas ailleurs (concurrence, baisse des moyens publics, personnel à flux tendu, manque d'investissement dans les infrastructures). Les dégâts sur les infrastructures et le personnel sont sérieux et mettent en danger la santé des salarié·e·s et, bientôt, des usagers·ers. L'action syndicale est dès lors plus que jamais indispensable pour garantir le maintien d'un service public des transports et éviter que sa lente dégradation devienne le prétexte à une privatisation dont les effets seraient catastrophiques d'un point de vue social et environnemental.

Le deuxième problème concerne les décisions publiques liées au domaine des transports. La droite soutient avec acharnement le trafic individuel motorisé, à la fois dans les villes (pensant probablement que des centres-

ville complètement congestionnés seraient le signe d'une grande vitalité économique...) et entre ces dernières (soutenant au détriment du rail l'élargissement sans fin d'autoroutes afin d'aggraver ladite congestion dans les agglomérations). Il s'agit d'une politique des transports totalement passéiste, qui préfère Los Angeles à Bâle, et fait comme si les questions écologiques n'existaient pas, et contre laquelle il faut lutter. L'action des associations de défense des mobilités douces et collectives est sur ce point déterminante.

Enfin, le troisième problème a trait aux relations de la Suisse avec l'UE, dans le cadre de la négociation de nouveaux accords. Comme les exemples suédois et anglais l'ont montré, l'ouverture à la concurrence dans le secteur des transports est une catastrophe qui dégrade le service offert à la population, renchérit les liaisons qui n'ont pas été supprimées, et menace la sécurité de tout le monde. Ici aussi, un large front devra s'y opposer.

La rédaction

Transport de marchandises : les mettre enfin sur les rails !

DOSSIER Au cours des 30 dernières années, la politique suisse des transports n'a pas réussi à transférer de manière significative le transport de marchandises de la route au rail, et ce malgré une louable politique de report disposant d'un large soutien politique. À peine 40% des marchandises sont en Suisse transportées par le rail, le reste étant déplacé par l'intermédiaire de camions.

Si l'on examine d'un peu plus près ces chiffres, on constate que le recours à la route est particulièrement élevé dans le trafic intérieur non transalpin ! Seuls 25% environ de ces types de déplacement sont effectués par le rail.

En revanche, en ce qui concerne le trafic de biens à travers les Alpes, la part du rail atteint désormais 75%. Le nombre de camions traversant les Alpes par année reste cependant bien supérieur aux 650'000 prévus par la loi. En 2023, ils étaient à nouveau près d'un million... Il est par conséquent urgent de prendre de nouvelles mesures promouvant le transport ferroviaire de marchandises, surtout dans le trafic intérieur.

Que fait le Conseil fédéral ?

Au vu des défis à relever en matière de politique climatique et environnementale, il est indispensable d'accorder la plus haute priorité au transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Seule une augmentation significative de la part du rail dans le transport de biens peut conduire à une baisse durable des émissions de CO₂ du secteur. En ce sens, le transport ferroviaire de marchandises constitue un élément important de la lutte contre le changement climatique.

C'est donc en toute logique que le Parlement et le Conseil fédéral ont décidé l'année dernière de prolonger l'exploita-

tion de la chaussée roulante (qui permet de transporter des camions de marchandises par le rail) jusqu'en 2028. De plus, le Conseil fédéral a proposé à l'Assemblée fédérale d'autres mesures visant à encourager le report vers le rail. Premièrement, la redevance poids lourds pourrait à partir du 1er janvier 2025 enfin être entièrement indexée sur l'inflation. Cette mesure est attendue depuis longtemps, car les montants de cette redevance n'ont plus été revus à la hausse depuis 2012 !

En outre, le transport intérieur de marchandises par rail doit être renforcé en subventionnant pour une durée de huit ans le transport par wagons complets isolés (TWCI) — qui, à l'opposé du transport par train entier, consiste à acheminer des wagons individuels en les assemblant sous la forme d'un train. Pour les quatre premières années, 260 millions de francs sont prévus à cet effet.

Tant l'indexation de la redevance poids lourds à l'inflation que le subventionnement du TWCI constituent des mesures salutaires et importantes. C'est justement dans le transport ferroviaire de marchandises qu'il faut le plus intervenir politiquement pour réduire le désavantage structurel de ce secteur en matière de coûts par rapport au trafic routier. Cette perspective s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans l'actuelle politique de transport de la

Suisse, qui existe depuis de nombreuses années et qui a été démocratiquement validée à plusieurs reprises.

Il en faut plus pour un réel transfert modal

Ces mesures sont-elles réellement suffisantes pour reporter massivement le trafic de marchandises vers le rail ? Malheureusement, non ! Sans objectif de transfert ambitieux et contraignant, les mesures proposées risquent fort bien de demeurer sans effet. Le Conseil fédéral a en effet renoncé, dans le cadre de la révision de la loi sur le transport de marchandises, à proposer de fixer un tel objectif. Il est donc à craindre que, dans le meilleur des cas, la part actuelle du rail dans le trafic intérieur se stabilise. Si cette perspective semble satisfaire l'exécutif fédéral, elle ne constitue en aucun cas une politique des transports durable. Une réelle volonté politique de restriction du trafic routier de marchandise est plus que jamais nécessaire. En plus de renchérir le transport routier en internalisant le plus possible les coûts externes qu'il génère, il faudrait avant tout encourager des modes de consommation plus durables, qui requièrent de transporter moins de marchandises.

*Simon Burgunder,
coordinateur politique
du SEV*



Rail : pour une coopération européenne, mais contre la politique de la Commission



DOSSIER La Suisse et l'Union européenne négocient actuellement de nouveaux accords devant mieux encadrer leurs relations. Ces discussions portent notamment sur l'avenir du rail, en particulier sur le transport international de personnes. Leur but est d'améliorer ce dernier, ce que tout le monde évidemment souhaite. Néanmoins, on fait rapidement face à un nœud. Si la plupart des citoyen-ne-s de l'UE aimeraient bien pouvoir disposer d'un aussi bon réseau ferroviaire que celui que l'on connaît en Suisse, l'inverse n'est de loin pas le cas.

La Commission s'en prend aux acquis suisses

De nombreuses raisons expliquent pourquoi les chemins de fer fonctionnent mieux en Suisse que dans l'Union européenne : il n'y a pas de séparation entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire, ces mêmes entreprises de transport coopèrent entre elles (plutôt que de se concurrencer), le trafic est cadencé, le secteur est suffisamment financé par les collectivités publiques (la Suisse investit 450 euros par an et par habitant-e dans le rail, contre 46 euros pour la France par exemple), et le transport régional de personnes n'est pas soumis à la concurrence.

Ce sont justement ces particularités que remet en cause la Commission européenne. Parce que la direction générale européenne de la mobilité et des transports croit dogmatiquement aux bienfaits de la concurrence, elle perd tout contact avec la réalité. Cela devient particulièrement évident lorsqu'on écoute en parler la cheffe de cette direction générale, Magda Kopczynska. Cette dernière affirme, au mépris des faits, que la situation des usagères-ers et des employé-e-s des chemins de fer européens s'est améliorée au cours des dernières années. Personne ne sait comment elle en arrive à cette conclusion, les chiffres prouvant le contraire. Le transport de personnes et de biens au sein de l'UE se reporte en effet de plus en plus du rail vers la route.

La catastrophique situation du rail européen

En Europe, le manque de fiabilité du réseau ou les systèmes tarifaires complètement incompréhensibles qui le caractérisent excèdent les usagères-ers du rail, qui finissent par délaisser ce moyen de transport. En Allemagne, recourir aux services de la Deutsche Bahn s'est transformé en un jeu de hasard dont l'issue (la gare finale) demeure longtemps incertaine.

Même les exemples considérés comme « phares » par la Commission européenne tels que les Pays-Bas ou la Suède se révèlent être des chimères lorsqu'on y regarde de plus près. Partout sur le continent, les conductrices-eurs de train et les assistant-e-s clientèle doivent en outre se plier à des horaires de travail inhumains, et souvent irréguliers, voire illégaux.

Défendre autant le projet européen que le rail

Les chemins de fer doivent mettre en relation le transport de personnes et rapprocher les gens. Cela d'autant plus que le rail est une forme de mobilité durable et qu'il permet de se déplacer de manière fiable et écologique. Si nous cédon à la pression de la Commission européenne et suivons les recommandations de l'Office fédéral des transports — qui a trouvé en la personne de Peter Füglistaler, son bientôt futur ex-chef, un fervent soutien de la libéralisation du rail —, le système ferroviaire promu par la Commission européenne finira également par s'imposer en Suisse. Nos syndicats frères en Allemagne, en Autriche, en France et dans d'autres pays nous mettent en garde ; ils savent de quoi ils parlent, car ils subissent le désastre de ce genre de politiques au quotidien. La seule position syndicale et de gauche tenable est l'opposition tant en Suisse que dans l'Union européenne à tout projet de libéralisation du rail. Bien loin d'être eurosceptique, cette position est au contraire résolument pro-européenne. Elle vise simplement à défendre une Europe — et la Suisse fait partie de l'Europe, même si elle n'est pas membre de l'UE — au sein de laquelle le rail a un rôle majeur à jouer.

*Matthias Hartwich,
président du SEV*

L'inconnue des aides d'État

DOSSIER L'adaptation de la politique de concurrence de la Suisse aux normes de l'Union européenne est au centre des négociations actuelles. Dans ce cadre, Bruxelles cherche à imposer à Berne un contrôle plus strict, voir l'interdiction de certaines aides d'État. Pure création de la bureaucratie européenne, le concept fourre-tout d'aides d'État correspond à toute forme de soutien étatique pouvant créer une distorsion de concurrence.

Étant donné que la Commission européenne est la seule à pouvoir statuer sur l'acceptabilité des aides d'État, ce mécanisme lui a permis de passablement affaiblir les anciens monopoles publics. En ce qui concerne par exemple les entreprises ferroviaires de transport de marchandises, la direction générale de la concurrence de l'UE a récemment ouvert deux enquêtes approfondies visant à déterminer si Deutsche Bahn Cargo et Fret SNCF avaient enfreint ces 15 dernières années la réglementation européenne en matière d'aides d'État. Si à la suite de ces enquêtes, ces

deux entreprises venaient à être condamnées, leur santé économique serait mise à rude épreuve. Les politiques européennes de report modal vers le rail — déjà très insuffisantes — seraient durablement affaiblies.

Une gouvernance vicieuse

Et même si les interdictions formelles et les amendes restent rares, la présence même de cette épée de Damoclès encourage les administrations locales, régionales ou nationales à ne rien entreprendre de trop ambitieux politiquement. Le traité de fonctionnement de l'UE prévoit certes des exceptions qui rendraient possibles les aides d'État à caractère social, ou visant à redynamiser certaines régions structurellement pauvres. Mais celles-ci ne doivent pas « [altérer] les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun ». Dès sa phase embryonnaire, l'action publique est conditionnée à l'implicite de ne pas outrepasser les règles d'un marché fantasmé. Ce système illustre parfaitement la nouvelle gouvernance néolibérale des pays

occidentaux qui restreint le rôle de l'État à une fonction purement managériale.

Pourtant, cette même direction générale de la concurrence a souvent fermé les yeux sur d'autres aides d'État autrement plus questionnables. On pense évidemment aux très généreuses attentions que l'Allemagne accorde à son industrie automobile ou aux 10,5 milliards d'euros versés par l'État français à de grandes banques en 2009. À la suite de cette dernière subvention, la concurrence a tellement été distordue en la faveur de BNP Paribas qu'elle est devenue la plus grande banque de la zone euro.

Sous couvert d'indépendance et de rationalité politique, dans le domaine de la concurrence, la Commission européenne répond à un agenda qui varie selon les pressions des États membres, la conjoncture économique ou la situation géopolitique. Mais une constante demeure ; l'agenda de libéralisation des monopoles publics, développé depuis les années 1990 par la Commission européenne, se perpétue législature après législature et a un effet clair sur ses décisions en matière d'aides d'État.

Un risque en territoire helvétique

Tout un chapitre de l'accord-cadre entre la Suisse et l'UE abandonné en 2021 était consacré aux aides d'État. Il prévoyait notamment la création en Suisse d'une autorité technique de surveillance qui aurait eu pour tâche de traquer, sur la base de la réglementation européenne, les aides d'État. Ce dernier aspect figure presque à l'identique dans l'actuel mandat de négociation de Berne ainsi que de celui de Bruxelles. L'introduction d'un tel outil en Suisse faciliterait encore plus la tâche des partis bourgeois qui ne rêvent que d'affaiblir les services publics du pays.

LE COURRIER
L'essentiel, autrement.

l'info à vos côtés

COMPRENDRE LE MONDE, AGIR ENSEMBLE

-30% sur nos abos aux membres de nos réseaux partenaires
lecourrier.ch/offres

Un fédéralisme à géométrie variable

DOSSIER Le fédéralisme et son corollaire le principe de subsidiarité préconisent que les décisions en matière de politiques publiques doivent être prises à l'échelon le plus proche des personnes concernées. Il est important que les décisions soient prises par les personnes appartenant à la collectivité qui sera affectée par ces décisions-là et qui devront assumer les coûts de cette décision. Il s'agit d'une part des coûts financiers des politiques publiques, mais aussi de leurs coûts sociaux et environnementaux. Les communes et collectivités locales sont les mieux à même de connaître les circonstances locales et les besoins de leur population. La gestion du territoire, de l'espace public et des circulations est l'une des compétences principales et l'un des leviers principaux de l'action des collectivités locales, pour promouvoir le bien-être des personnes placées sous leur responsabilité.

Une politique profitant au plus grand nombre

Les bénéfices pour la population du 30 km/h sont établis. L'abaissement de la vitesse est une mesure efficace et peu coûteuse pour lutter contre le bruit et préserver la santé des habitant·e·s et permet d'accroître la sécurité. Elle permet également, en réduisant les gabarits des chaussées, d'autres modes de déplacement, en particulier la mobilité douce et les transports publics, et de rendre accessible l'espace public au profit de la vie des habitant·e·s, de créer des promenades, des espaces verts, des terrasses, etc. C'est pourquoi la Conférence des villes pour la mobilité s'est prononcée en faveur du «30 km/h comme règle, 50 km/h comme exception». Comme le choix de la vitesse du trafic dans l'espace urbain affecte directement le bien-être des habitant·e·s des collectivités concernées, qui paient



de surcroît le coût des aménagements urbains, il doit aussi appartenir aux habitant·e·s des collectivités concernées, de pouvoir faire le choix, si elles et ils le souhaitent, de prévoir des réductions à 30 km/h de la vitesse sur des axes ou des zones.

Une grave atteinte du fédéralisme

Pourtant la majorité de droite au Parlement fédéral veut priver les collectivités de la faculté d'introduire des réductions à 30 km/h. Cette démarche va non seulement à l'encontre de l'évidence scientifique, mais aussi des principes cardinaux décrits ci-dessus, soit du fédéralisme et de la subsidiarité. Les parlementaires qui soutiennent cette idée, ne seront pas affecté·e·s par la décision d'imposer aux collectivités le 50 km/h et de priver les collectivités locales de la faculté de prévoir des réductions à 30 km/h. Si la mesure vise prétendument la désignation des axes routiers et de leur importance à l'intérieur des localités, il s'agit en réalité d'une démarche politique, de la majorité politique au pouvoir au niveau fédéral, pour priver les collectivités locales de la maîtrise de leur espace public et faire obstacle aux

démarches entreprises par les collectivités pour modérer la vitesse dans celle-ci. La majorité politique qui fait preuve ici de pur cynisme en exploitant sa prépondérance au niveau fédéral pour interdire aux villes, dans lesquelles elle ne détient pas de majorité, de mener une politique de gestion de l'espace public et des mobilités dans l'intérêt de la collectivité. Plus généralement, les démarches de la majorité de droite visent à consacrer la priorité du trafic individuel motorisé sur l'espace public et à faire obstacle à un espace public pour tout·e·s. C'est une attaque du fédéralisme à des fins politiques et des compétences des collectivités locales.

Les villes et les collectivités locales et les habitant·e·s de celles-ci doivent s'opposer fermement à cette attaque de l'une de leurs compétences fondamentales, à savoir gérer et aménager leur espace public dans l'intérêt de leurs habitant·e·s. Le cadre légal et réglementaire devrait plutôt être adapté, non pour entraver, mais pour faciliter l'abaissement de la vitesse, pour le bien-être de tout·e·s.

*Gaspard Genton,
membre du comité de l'ATE*

Conductrices·eurs de bus : santé en danger

Quand on pense aux professions qui rendent le plus malade, on pense en premier lieu à celles sur les chantiers ou en contact avec des produits nocifs comme le nettoyage. Un métier particulièrement touché passe pourtant sous le radar, celui de conductrice·eur de bus. Le syndicat du personnel des transports, le SEV, tire la sonnette d'alarme !

DOSSIER Markus, 57 ans, est un conducteur de bus expérimenté. Il aime son métier, mais ses tours de service sont mal organisés et usants : « Une journée de travail, décomposée en trois tranches, avec une amplitude jusqu'à 13 heures, c'est l'horreur. » Arthur, 58 ans, est un dur à cuire. Il constate néanmoins les difficultés de son métier : « Nous travaillons avec des horaires très serrés. À la fin de notre parcours, nous n'avons pas de temps de battement pour nous remettre à l'heure. De temps en temps, on a besoin de se dégourdir les jambes pour éviter les fourmis. Résultat des courses, nous sommes souvent au volant quatre ou cinq heures d'affilée. Si tu ajoutes à cela qu'il y a régulièrement des conductrices·eurs de véhicules privés qui t'agressent parce qu'elles ou ils ne supportent pas de devoir rester derrière un bus, tu comprends pourquoi il y a des collègues qui pètent les plombs. »

Un état des lieux préoccupant

Inquiètes·ets depuis longtemps de voir trop de collègues tomber malades, les conductrices·eurs de bus ont enquêté avec leur syndicat, le SEV, sur l'état de la santé de leur profession. Après 2010 et 2018, une troisième enquête, conduite en 2022 en partenariat avec Unisanté, le SSP et syndicom, a abouti à des résultats alarmants. Les conditions de travail et la santé se sont détériorées au cours des douze dernières années.

En moyenne, chaque collègue consulté·e déclare souffrir

au moins une fois par mois de quatre problèmes de santé. Seulement 4% n'ont aucun problème de santé. Plus d'une conductrice·eur sur deux ressent des douleurs musculaires de l'épaule ou du cou (57%), une fatigue anormale (51%) et des maux de dos (50%). Près d'une conductrice·eur sur deux a des troubles du sommeil (46%) et du stress (43%), et près d'une conductrice·eur sur trois a des maux de tête (32%). Le corollaire de ces problèmes de santé en augmentation, c'est le très grand nombre d'arrêts-maladie. Ils ont touché une conductrice·eur sur deux. Et près d'un tiers de nos collègues prend parfois le volant avec une capacité de conduite réduite.

Le personnel de conduite sondé a identifié de nombreuses contraintes ressenties comme pénibles. Dans le top 5 des conditions de travail les plus pénibles, nous trouvons les journées de travail (amplitude, y. c. les pauses) de plus de 10 heures, le comportement des cyclistes et celui des autres usagers·ers de la route, les longues périodes sans accès aux toilettes et le temps au volant de plus de 4 heures. Nos collègues sont entre 67 et 82% à juger ces éléments pénibles et très pénibles. C'est énorme !

De nombreuses pistes de solution

Pour rendre le métier moins pénible et plus attractif — ce qui a son importance à l'heure d'une pénurie de main-d'œuvre qui va augmenter avec le départ la retraite de la génération du baby-boom — les cinq mesures suivantes s'imposent. Une am-

plitude de travail maximale de 10 heures. Des tours de repos de 12 heures minimum. Un accès garanti aux locaux d'aisance, soit des sanitaires adaptés à chaque terminus, et des temps de battement suffisants pour les utiliser. Des temps de conduite par tranche de travail d'une durée maximum de 4 heures, avec un temps minimum garanti pour les pauses santé (p. ex 5 minutes par heure). Des pistes séparées pour les autobus, trolleys et trams.

L'un des métiers les plus pénibles au monde

À l'heure de l'urgence climatique et d'investissements importants dans les transports publics qui sont une des réponses à ce défi, il peut être surprenant d'apprendre à quel point la santé de celles et ceux qui permettent cette mobilité durable est mal en point. L'information n'est pas tout à fait un scoop, mais elle reste confinée dans les revues scientifiques. Unisanté, le centre universitaire de médecine générale de santé publique à Lausanne résume ainsi l'état de la littérature sur le sujet : « Les conducteurs de bus sont considérés comme l'un des groupes professionnels les plus malades au monde ». En Suisse, par rapport à la population générale, le personnel de conduite a été identifié, selon Unisanté, comme ayant un risque plus élevé de mortalité par cancer du poumon, par cancer gastro-intestinal et par suicide. Les données manquent encore pour étudier les causes potentielles de cette surmortalité. Une enquête de cohorte, trapheac, lancée le 5 juin par Unisanté, permettra sans doute de mieux comprendre comment les conditions de travail et les différents facteurs d'exposition ont un impact sur la santé du personnel de conduite.

D'autres recherches, menées dans d'autres pays, suggèrent des pistes d'explication.

Les conductrices-eurs de bus sont exposé·e·s à de nombreux risques professionnels et environnementaux sur leur lieu de travail. Il s'agit notamment des risques organisationnels tels que les horaires de travail longs et irréguliers, les week-ends, le travail de nuit et les horaires fractionnés et les exigences physiques avec des mouvements répétitifs et une position assise inconfortable pendant une longue période. L'environnement de travail stressant lié à la conduite — risques d'accident et altercations avec les autres usagères-ers de la route et les passagères-ers — est pointé du doigt. Plusieurs risques physiques, chimiques et biologiques sont présents dans l'environnement de travail du personnel de la conduite et entraînent une exposition au bruit, aux vibrations et à la pollution de l'air.

Ces expositions professionnelles favorisent l'apparition de diverses maladies : troubles mentaux (anxiété, dépression), alcoolisme et toxicomanie, troubles et apnée du sommeil, problèmes gastro-intestinaux, diabète, déficience visuelle, acouphènes, vertiges, pertes auditives, fatigue et troubles musculosquelettiques (TMS) comme les douleurs du dos, cou,

épaule, articulations, genoux, etc. Les gaz d'échappement des moteurs diesel favorisent les inflammations pulmonaires, les maladies cardio-vasculaires, le cancer du poumon, du sein, de la vessie, etc. L'enquête Trapheac a justement pour tâche d'identifier les causes possibles des maladies et de la souffrance au travail et, si c'est le cas, de les rattacher à des nuisances professionnelles. L'étude permettra de savoir à quel point la mauvaise santé des conductrices-eurs de bus est un problème professionnel ou pas.

Un véritable enjeu syndical

Si l'étude arrive à montrer que pour la dégradation progressive au niveau métabolique, cardio-vasculaire ou des TMS, p. ex., la part attribuable due au travail est supérieure à 50% (ou 75% pour les maladies non listées dans la liste suisse des maladies professionnelles), alors la SUVA devra bien admettre qu'il s'agit de maladies professionnelles.

Les entreprises ont également un effort à faire du côté des fins de carrière pour nos collègues qui sont souvent cabossé·e·s par le métier ou ont développé des maladies professionnelles comme le diabète ou

l'apnée du sommeil qui les empêchent de conduire. Un trop grand nombre est simplement poussé vers le chômage et la précarité avant la retraite si leur employeur ne peut ou ne veut les réinsérer à l'interne.

Des solutions existent, par exemple, la création d'un fonds paritaire (comme dans la branche MEM) pour offrir formation, perfectionnement et reconversion, ou des pools d'emplois de reconversion mis en commun par plusieurs entreprises. Une introduction intelligente du temps partiel et de meilleurs horaires permettraient de mieux intégrer les femmes encore très minoritaires dans la profession. Une première table ronde l'année passée n'a pas permis d'aboutir à des solutions. L'urgence climatique et la pénurie de main-d'œuvre pourraient faire comprendre aux entreprises qu'il est temps de rendre la profession plus attractive en commençant par rendre les collègues moins malades.

*Yves Sancey,
chargé de communication
du SEV*

**L'enquête est disponible
sur le site
www.sev-online.ch**



Stop à la violence dans les bus et les trains

En mai 2023, des fans de foot ont vandalisé un train et giflé un contrôleur. En septembre, un groupe de jeunes cagoulé·e·s a attaqué un bus TPG. Début février 2024, on assistait à une prise d'otage dans un train Travys. Le 21 avril, plusieurs dizaines de jeunes gens sont monté·e·s dans le premier train à Martigny, ont vandalisé leur wagon, ont sorti les couteaux et se sont bagarrés. Au-delà de ces exemples spectaculaires, de nombreux collègues se plaignent face à la montée des incivilités, et pas seulement la nuit. Elles et ils se plaignent aussi de devoir gérer souvent seul·e·s ces situations en raison du manque de personnel. Le syndicat SEV se bat pour de bonnes conditions de travail dans les transports publics, ce qui implique d'améliorer la santé des collègues, mais également leur

sécurité. Chaque agression est une agression de trop. Une des solutions passe par l'augmentation des effectifs et en particulier de personnel de réserve payé pouvant pallier l'absence d'un·e collègue malade sans devoir rappeler quelqu'un·e sur ses congés ou casser un binôme. Cela permettrait d'assurer un double accompagnement continu qui rassurerait aussi les usagères-ers. Le SEV a réclamé un renforcement des agent·es de trains et une hausse des effectifs de la police des transports — actuellement, il n'y a que 200 agent·es pour 10'000 trains quotidiens — et non par des agent·es de sécurité privé·e·s qui ont des conditions de travail discutables et qui s'identifient moins au monde des transports demandant aussi de la bienveillance. (SEV)

Les défis du trafic régional : le point de vue de l'ATE

DOSSIER En juin 2023, lors de la publication du budget prévu pour 2024, le Conseil fédéral avait annoncé différentes mesures d'économie prévues pour les années à venir. Parmi celles-ci, deux touchaient directement les transports publics, d'une part sous la forme d'une réduction des apports au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et, d'autre part, par la diminution des subventions accordées au trafic régional de voyageurs (TRV). Une annonce qui avait donné lieu à de vives oppositions émanant tant des organisations et associations de défense des transports publics (dont l'ATE et l'Union des transports publics) que des régions et villes suisses. Et ce n'est ensuite que par une majorité de quelques voix que le Parlement fédéral avait, en fin de compte, tempéré les réductions budgétaires infligées au TRV — ceci en coupant toutefois davantage dans le FIF.

La clef de voûte du système

Ce dernier épisode démontre à quel point les transports publics, y compris spécifiquement le TRV, se trouvent

à la merci de mesures d'économie linéaires et irréfléchies. Un constat d'autant plus inquiétant que, quelques semaines seulement après l'annonce du nouvel horaire CFF 2025, la nécessité de maintenir un financement fort du rail est devenue d'autant plus patente. Ce n'est en effet qu'ainsi qu'on arrivera à conserver et renforcer un réseau ferroviaire efficace et fiable, permettant de concurrencer et dépasser la voiture individuelle en termes de confort, sécurité et rapidité.

Clef de voûte du système de transports suisse, le TRV assure en effet la desserte de base de toutes les régions, que ce soit par train, bus ou par d'autres moyens plus exceptionnels (bateau, remontées mécaniques, etc.). Permettant à la fois de réunir les différentes régions du pays et éviter que certaines ne restent isolées, le TRV constitue aussi le point de départ d'une politique de report modal efficace. Sans ce volet en effet, le trafic longue distance et le trafic local ne peuvent correctement fonctionner, étant donné qu'une partie de la population serait privée de moyens effi-

caces et rapides pour rejoindre une gare ou les centres urbains. En ce sens, le TRV constitue un point d'ancrage de la solidarité entre les régions et évite une surcharge des infrastructures routières par des véhicules individuels motorisés.

Une alternative à la voiture

Si une personne ne peut facilement et de façon fiable rejoindre les centres urbains ou les pôles de mobilité grandes lignes, elle choisira indéniablement un moyen de transport individuel. Lequel, souvent, sera la voiture. Un raisonnement que l'on ne peut bien sûr lui opposer ou critiquer, tant des lacunes et trous dans le TRV ont des effets délétères pour les régions périphériques. Un constat que l'on peut facilement tirer dès le moment où l'on traverse la frontière pour se rendre en France ou en Italie voisines: deux pays qui ont, malheureusement, choisi d'abandonner le financement du TRV pour se concentrer en partie sur les lignes à grande vitesse et, surtout, le réseau autoroutier. Avec les effets évidents que l'on peut attendre: une surcharge de trafic, des bouchons et une pollution importante des centres urbains.

Défendre le modèle suisse

En conclusion, le TRV a temporairement sauvé une partie de son financement, à l'encontre de la volonté du Conseil fédéral. Nous devons toutefois rester attentifs à ce que ces mesures d'économie ne soient pas reproposées ces prochains temps — et, en même temps, exclure toute nouvelle coupe dans le FIF. Au risque, sinon, de perdre définitivement ce qui fait de la Suisse l'un des modèles mondiaux en termes de transports publics et ferroviaires.

*David Raedler,
président de l'ATE VD*



Les défis du trafic régional : le point de vue du SEV

DOSSIER Selon les estimations, 2,5 millions de personnes utilisent chaque jour les moyens du réseau découlant du « transport régional voyageurs » (TRV) pour se rendre au travail, pour les loisirs ou les tâches quotidiennes. Le TRV assure une desserte par les transports publics dans toute la Suisse. Il s'agit donc d'un élément clé du service public qui contribue de façon incontournable au bon fonctionnement de la mobilité en Suisse. Il complète le trafic grandes lignes pour optimiser la chaîne de voyage dans notre pays.

Or, il semble assez clair que le TRV ne peut pas être exploité de manière rentable. La plupart des lignes dans le trafic régional ne parviennent pas à couvrir leurs propres coûts avec la vente de billets. Selon les chiffres de l'OFT, le taux de couverture des coûts se situait en 2019 à peine au-dessus de 50%. Afin de proposer néanmoins une offre de transports publics régionaux pour les voyageurs (TRV), la Confédération et les cantons commandent des prestations de transport aux entreprises de transport et chacun supporte la moitié des coûts non couverts par les entreprises. Les indemnités versées par la Confédération et les cantons se montent à environ 2 milliards de francs par année. Ceci permettait, en 2018, de garantir une desserte de base d'environ 1'500 lignes de TRV.

Au cours des procédures de commande, la Confédération, les cantons et les entreprises de transport déterminent quelles lignes doivent être proposées, selon quel horaire, et quels coûts doivent être pris en charge par les pouvoirs publics.

Une augmentation constante

Étant donné que la population et la mobilité sont en constante croissance en Suisse, le besoin en prestations de transport s'accroît également. C'est pourquoi les prévisions concernant l'utilisation du TRV



ont toujours une tendance à la hausse. Pour 2022, on prévoyait en Suisse que quelque 9 milliards de voyageurs-kilomètres (v-km) seraient parcourus dans le TRV. En 2022 uniquement, à cause du Covid, on s'attendait à un recul dans l'utilisation du TRV. En revanche, en 2023 on estimait que le niveau de 2020 serait de nouveau atteint, et il l'a été cette année. Donc, afin de pouvoir répondre à la demande grandissante en matière de prestations de transport, il faut que les prestations commandées augmentent. Entre 2008 et 2022, les prestations commandées en kilomètres ont augmenté chaque année de 2,8%.

Pénurie de personnel

Aujourd'hui déjà, de nombreuses entreprises de transport sont confrontées à un manque de personnel. C'est le cas des deux entreprises de transports publics de Zurich et Bâle (VBL et VBZ), mais aussi des chemins de fer rhétiques (RhB) ou du TransN (canton de Neuchâtel), pour n'en citer que quelques-unes. Le corollaire, ce sont des tours de service et des lignes supprimés, c'est-à-dire des prestations moins bonnes pour les usagers et une pression accrue sur les travailleuses et de la branche.

Cette problématique va encore s'accroître dans les années à venir en raison des départs à la retraite (40% des salariés aux CFF dans les quinze prochaines années). Il est donc indispen-

sable de rendre les conditions de travail dans les transports publics attrayantes et modernes afin de garantir un modèle à succès.

Les responsables politiques doivent comprendre qu'il ne suffit pas de développer l'infrastructure ou d'acheter du nouveau matériel roulant. Sans personnel motivé et qualifié, il ne sera pas possible de mettre en place un système de transport plus économe en énergies fossiles. Les services publics de transport jouent une partition centrale dans la lutte contre le changement climatique. Pour cela, il faut des salaires décents, un personnel suffisant et des conditions de travail saines. C'est aux pouvoirs publics de mettre à disposition les moyens financiers nécessaires à cette fin. Ni des augmentations irréalistes de l'efficacité, ni le fait de s'accrocher au dogme du marché ne permettront de remédier à cette situation. En fin de compte, la politique doit être prête à investir dans le personnel.

Or, justement, le syndicat SEV, aux côtés du SSP et de syndicom, expriment par ailleurs des préoccupations concernant la pression exercée sur les cantons et communes, soumis à des programmes d'austérité, notamment les cantons qui ont moins de capacité financière. Cela sera une de nos grandes batailles de l'automne.

*Valérie Boillat,
vice-présidente du SEV*

Entretien : mobilité urbaine et ségrégation sociale

Dans le but de décloisonner le débat autour des politiques de mobilité, Pages de gauche s'est demandé comment celles-ci se mêlaient avec les revendications du droit à la ville et plus précisément des logements abordables et de qualité. Entretien avec Emmanuel Ravalet, docteur en économie des transports et en études urbaines et chercheur à l'Université de Lausanne.

DOSSIER Comment définissez-vous la ségrégation urbaine et comment a-t-elle évolué ?

Si l'on devait résumer en deux mots ce qu'est la ville, ce pourrait être densité et diversité. Avec des formes et à des échelles variables, cette diversité sociale se traduit dans l'espace par des regroupements de groupes sociaux entre eux. En déambulant dans les villes européennes contemporaines, on reconnaît ainsi des quartiers ou des communes périurbaines riches et d'autres beaucoup plus pauvres, ou « populaires », on voit se côtoyer des quartiers pavillonnaires et des immeubles, plus ou moins récents, plus ou moins en bon état. La ségrégation, c'est-à-dire la séparation des groupes sociaux les uns des autres, se traduit donc au niveau des localisations résidentielles, mais mérite également d'être analysée à l'échelle des espaces et des activités du quotidien.

Cette ségrégation urbaine existe depuis que les villes se sont développées. Elle traduit une propension des personnes à chercher l'entre-soi. Mais les formes que prend la ségrégation ont changé au fil de l'évolution des techniques de déplacement. Lorsque les métriques de la ville étaient piétonnes, les plus aisé·e·s côtoyaient les plus pauvres dans les mêmes immeubles parfois, les premières·ers occupant les premiers niveaux et les seconds se serrant dans les étages plus élevés ou sous les combles. Avec l'arrivée de la voiture, l'ascension sociale a désormais pu rimer alors avec éloignement spatial. Les populations



possédant alors une voiture ont pu se regrouper entre elles dans des quartiers résidentiels desquels les non-motorisé·e·s étaient exclu·e·s de fait. En ce sens, la voiture a accentué la ségrégation résidentielle, mais était aussi utilisée au quotidien pour rejoindre les emplois, les commerces ou les services que côtoyaient des populations socialement plus mixtes.

Puis la voiture s'est démocratisée, tandis que les usagers·ers des modes de proximité (marche, vélo) et des transports en commun étaient de plus en plus diversifiés socialement. La ségrégation modale était transitoire.

Les transports publics peuvent-ils réduire la ségrégation urbaine ?

La ségrégation urbaine est forte. Certaines populations ont du mal à faire face aux coûts élevés du logement dans les centres-villes. Leur exclusion des zones les mieux équipées en emploi et en services notamment pose problème, car ce sont aussi souvent ces mêmes populations qui dédient des parts élevées

de leur budget pour maintenir une mobilité et rester insérées socialement. C'est à ce niveau que l'accessibilité des territoires par les transports en commun est importante. Elle permet de garantir une cohésion de l'ensemble des sous-territoires d'une métropole et d'éviter les ghettos. Il reste à assurer le développement d'un réseau transports publics permettant de garantir de bonnes dessertes entre le centre et les quartiers dans lesquelles on retrouve une part élevée de population socialement fragile.

Si le développement de l'offre de transports publics est donc bien un ingrédient de lutte contre la ségrégation des populations dans les territoires urbains, ce n'est qu'un outil parmi d'autres que l'on retrouve dans les champs sociaux, du logement, de l'emploi, etc.

Comment renforcer les transports publics sans gentrifier ?

L'amélioration des offres de transports publics facilite des déplacements au quotidien, mais génère également

des mobilités résidentielles dont il faut maîtriser l'ampleur. De fait et comme cela a pu être observé dans nombre de quartiers et de villes, l'arrivée d'une offre structurante de transports publics génère des plus-values immobilières à proximité des arrêts, cela peut participer alors à une augmentation des prix des logements et une éviction des populations qui ne peuvent assumer cette hausse de la part « logement » dans leurs dépenses. Il reste que ces phénomènes ne concernent pas toutes les formes de transports publics. Le train, le métro ou encore le tramway sont plus largement concernés que les lignes de bus, mais la question reste entière.

L'analyse du détail et des différentes phases dont est composé le processus de gentrification nous permet sans doute de mieux comprendre les prises qui peuvent être saisies par les politiques pour limiter ces phénomènes d'exclusion. Si l'on porte un regard sur la ségrégation urbaine et la nécessité pour nos sociétés d'en limiter l'ampleur, l'arrivée dans les quartiers

défavorisés des première-ers gentrificateurs-trices est plutôt positive, elle est porteuse de diversité sociale. Le fait que celles et ceux-ci participent ensuite à un regain d'attractivité pour le quartier va là aussi permettre d'attirer des ménages dont les profils sociaux sont différents de ceux qui résident dans ce quartier depuis plus longtemps. Le problème est particulièrement prégnant lorsque le phénomène se généralise et que l'on passe d'une pseudo-homogénéité sociale (plutôt défavorisée) à une autre (plus aisée).

Dans cette perspective, la maîtrise des hausses des prix des logements est fondamentale. De nombreux outils existent pour ce faire, et ils doivent être activés en assurant une production de logements sociaux en proportion importante au fil de la construction d'éventuels nouveaux logements.

Les projets de transport sont des projets de territoire et ils doivent être pensés et construits comme tel, en les couplant à des mesures qui dépassent largement ce seul secteur des transports.

Que dire de la politique immobilière parfois prédatrice des CFF ?

Tous les promoteurs immobiliers, que ce soit CFF immobilier ou quelqu'un d'autre, doivent inscrire leurs projets dans un cadre prédéfini par la planification directrice des territoires sur lesquels ils agissent. S'il n'y a pas de cadre il est logique qu'ils cherchent à maximiser leurs intérêts. Pour limiter les risques d'exclusion et une ségrégation urbaine socialement problématique, il est donc nécessaire d'inclure, et d'imposer, une part de logements à loyers modérés ou très modérés, car la proximité des réseaux de transport publics est tout spécialement importante pour les populations les plus fragiles sur le plan social. De ce point de vue, l'accord sur les contrats de droit de superficie d'utilité publique entre les CFF et l'Office fédéral des transports de 2022 va dans le bon sens.

*Propos recueillis par
Bertil Munk*



Des soutiens ciblés plutôt que la gratuité totale

DOSSIER Sur la totalité des émissions de carbone émises en Suisse, un peu plus de 40% sont imputables au domaine des transports (hors trafic aérien). La grande majorité des ménages de notre pays (78%) possède au moins une voiture. Aux nuisances pour le climat s'ajoutent celles pour l'environnement et la santé des humains comme des animaux, via les particules fines (du fait des émissions et du frottement des pneus sur la route), le bruit routier ou la perte d'espaces publics. Face à cet accablant constat, il est facile de se dire qu'une solution simple existe : rendre les transports publics gratuits à l'usage, pour provoquer un report massif sur des manières collectives de se déplacer. Il semble que ce soit pour autant une « fausse bonne idée ».

De nombreux problèmes

Si on met de côté la réalité légale (le Tribunal fédéral a invalidé, en 2023, l'initiative fribourgeoise pour la gratuité des transports publics), la question du financement d'une gratuité totale des transports publics se poserait. En effet, il paraît peu réaliste que de tels montants puissent être dégagés sans augmenter les impôts ou priver d'autres secteurs de ressources nécessaires. La situation n'est guère meilleure pour les propositions de quasi-gratuité. Dans

le canton de Vaud et en Suisse, environ 35% du coût des transports est assuré par les billets et abonnement. Si ces 35% ne sont plus assurés, ce serait aux collectivités publiques de compenser la perte de cette source de revenus... mais celles-ci pourraient d'un jour à l'autre décider de ne plus le faire. Les risques de dégradation de l'infrastructure se multiplieraient en fonction des choix des politiques des pouvoirs publics.

À un niveau plus pragmatique, des questionnements d'ordre logistique se posent également : comment gérer les heures de pointe, durant lesquelles de nombreux bus, trains, etc. sont bondés ? Comment réorganiser les emplois, notamment des personnes chargées de vérifier les titres de transport ? Comment faire en sorte que le report modal se fasse de la voiture vers les transports publics et non pas de la mobilité active aux transports publics (comme cela est arrivée à Tallinn, en Estonie) ?

Des soutiens ciblés

Il reste que l'usage des transports individuels motorisés doit diminuer drastiquement. À cette fin, il semble nécessaire de se pencher rapidement sur des manières d'inciter à un report vers la mobilité douce, les transports collectifs, et une combinaison de ces différents modes. Par-

mi les indéniables solutions, on peut citer de forts rabais ciblant des groupes spécifiques. Comme il est toujours plus simple de ne pas prendre une mauvaise d'habitude que d'en désapprendre une, il est nécessaire de rendre naturel et quotidien l'usage des transports publics chez les jeunes générations via de tels mécanismes. On peut également préconiser, dans un esprit de justice sociale, de rendre plus accessibles les transports publics aux ménages pour qui un abonnement ou un billet est simplement trop onéreux.

D'abord améliorer les dessertes

Ce n'est pas le prix des transports publics qui retient principalement une partie de la population de les emprunter. La question de la desserte s'impose en effet dans ces débats : une meilleure couverture (dans l'espace et le temps) incite à davantage à recourir aux transports publics. Malgré cela, les transports individuels restent synonymes pour beaucoup de confort et de plaisir, et pour modifier durablement ce narratif centré sur le soi, il faudra probablement plus que des mesures incitatives. Or, les mesures contraignantes sont encore (trop) rarement à l'agenda politique dans notre pays libéral.

Enfin, bien que la question reste largement taboue dans l'espace public, rappelons que même les transports publics ont un coût écologique, certes bien moindre que le transport individuel motorisé. En prenant en compte cet aspect-là, est-il juste, environnementalement parlant, de permettre à toutes de se déplacer sans limites, toujours plus loin, plus longtemps et plus facilement ?

*Oriane Sarrasin, resp.
membre du comité et
Romain Pilloud, secrétaire
général de l'ATE VD*



Forta : une arme de pollution massive

DOSSIER Construire plus d'autoroutes pour résoudre les problèmes de congestion automobile est comparable à construire davantage de prisons en pensant ainsi réduire la criminalité. Cette approche a entraîné une augmentation du trafic autoroutier en Suisse, avec 29 milliards de véhicules-kilomètres parcourus en 2022, soit 6% de plus qu'en 2021.

Le résultat, ce sont des embouteillages, des accidents, une pollution massive (air, bruit, gaz à effet de serre, pollution des eaux) et une destruction des paysages et des villes. Dans l'agglomération lausannoise, il est ainsi prévu de créer deux nouvelles sorties autoroutières (à Écublens et Chavannes) et d'élargir massivement l'autoroute à la hauteur de Crissier, ce qui aura un impact durable sur la qualité de vie de dizaines de milliers de personnes.

Cette fuite en avant n'est pas que le résultat de la « demande » de la population pour plus de voitures, elle est aussi organisée — notamment par la création d'un mécanisme financier pervers.

Le hold-up du siècle

Les milieux pro-bagnoles ont réussi le *hold-up* du siècle en 2017 avec l'acceptation en votation populaire du fonds FORTA qui sert à subventionner massivement la construction d'autoroutes en Suisse. Depuis cette votation, une partie de l'impôt sur l'essence, une surtaxe sur l'essence, l'impôt sur les automobiles et la vignette autoroutière sont soustraits au budget fédéral pour être consacrés directement aux routes, via un fonds spécial. Une pure aberration pour les finances publiques. Aucun autre domaine ne dispose d'un tel privilège à Berne (pas même l'armée, même si nous avons vu que les autoroutes dans la Broye peuvent servir de pistes d'atterrissage pour les F/A-18...).



Et l'argent coule à flots dans le FORTA : en 2023 c'est 2,8 milliards qui y sont arrivés, et ceci en plus des 1,2 milliards annuels de « financements spéciaux » pour les routes. Résultat : ce ne sont pas moins de 34 milliards de francs d'investissement dans les autoroutes que le Conseil fédéral prévoit de dépenser d'ici à 2030.

Et afin d'utiliser tout cet argent, l'Office fédéral des routes doit créer des besoins, des nouvelles routes à construire (« développement du réseau »), des quatre pistes à transformer en six pistes (« accroissement de capacité »), et des sorties d'autoroutes à créer dans les agglomérations pour faciliter la venue des automobilistes au centre-ville (« élimination des goulets d'étranglement »).

Que faire ?

Le référendum porté par l'ATE contre les extensions autoroutières prévues dans le programme de développement stratégique constituera la prochaine étape politique majeure. En Suisse romande, il s'agit de l'autoroute Le Vengeon (GE) -Coppet (VD) -Nyon (VD) qui doit être élargie à deux fois trois voies sur une distance d'environ 19 km. Cet élargissement entre en conflit

avec l'extension de la voie de chemin de fer Genève-Lausanne.

Et il est essentiel à gauche, au PS en particulier, de s'opposer à ces dépenses dans les autoroutes qui feront dérailler à coup sûr toute politique climatique — et vont empêcher les dépenses, qui sont nécessaires, elles, dans le développement des transports publics. À l'heure où la Suisse romande en particulier subit les contre-coups du sous-investissement dans le domaine ferroviaire (retard de la gare de Lausanne, « oubli » d'Yverdon, horaires dégradés pour les dix années à venir, etc.), le peuple peut marquer par son vote les véritables priorités collectives du pays.

En parallèle, des parlementaires fédérales aux courageuses-eux pourraient proposer de réviser le mode de financement des autoroutes et de faire sauter le mécanisme pervers du FORTA. Assurément, il y a deux ou trois domaines (la santé, l'éducation, les retraites, les transports publics) dans lesquels l'argent qui revient sans débat aux autoroutes serait utile... et qui sait, on trouvera peut-être même du plaisir à voyager en train ou à rouler à vélo.

Antoine Chollet

Conclusion

Une discussion à trois voix

DOSSIER Les points de vue au sujet de la politique des transports présentent une grande variété, lorsqu'ils ne sont pas simplement opposés. C'est aussi le cas à gauche, comme on a pu le voir sur certaines questions ici même. Pour conclure ce dossier, nous avons donc organisé une discussion avec l'ATE et le SEV afin d'échanger sur ces thèmes et, plus généralement, imaginer les politiques à mener ces prochaines décennies dans un domaine des transports qui demanderait des décisions beaucoup plus ambitieuses.

Comment vous positionnez-vous sur la gratuité des transports publics ?

Romain Pilloud (ATE) : Le principal problème posé par la gratuité des transports publics est le report exclusif des charges sur les pouvoirs publics, avec les risques que cela peut comporter. On pense par exemple à la réduction de l'entretien des infrastructures et du matériel roulant, ou à la dégradation des conditions de travail des personnels concernés.

Yves Sancey (SEV) : Il faut surtout se demander comment on remplacerait le financement provenant actuellement de la vente des titres de transport ou des abonnements. Ce n'est pas la gratuité qui pose problème en elle-même, même si, comme pour la presse gratuite, on voit que cela dégrade les métiers et que, en fait, rien n'est vraiment gratuit. La question c'est surtout que l'on oublie de prévoir comment cette « gratuité » et le manque à gagner des achats de billets et abonnement vont être compensés pour maintenir des bonnes conditions de travail.

Romain : La gratuité peut être intéressante dans certains contextes précis mais elle ne doit pas être érigée en principe général. On peut par exemple très bien l'envisager dans le cadre d'une ville ou

d'une agglomération. Il faut toutefois noter que, même en ville, la conséquence de la gratuité des transports urbains décidée par la ville de Tallin, en Estonie, pour ne prendre qu'un exemple, a surtout été un report modal des piétons et des cyclistes vers les bus, sans que les automobilistes n'abandonnent leur voiture en revanche. La gratuité pose à l'inverse des problèmes importants si l'on considère un espace plus étendu, où elle a quantité d'autres effets indésirables. On ne peut pas agir comme si la mobilité interurbaine n'avait pas elle aussi un coût environnemental, or la gratuité revient à encourager les gens à se déplacer davantage. Enfin, les études effectuées sur la question montrent généralement que le prix des billets n'est pas déterminant pour que les automobilistes abandonnent leur voiture pour se déplacer.

Bertil Munk (PdG) : On peut aussi soulever un autre problème, qui relève des contrôles liés à la surveillance des titres de transport. À Bruxelles par exemple, ces contrôles sont l'occasion de vérifications d'identité qui peuvent se transformer en vé-

ritables rafles contre les personnes sans-papiers.

Dans ces conditions, comment inciter à prendre davantage les transports publics ?

Yves : Une solution serait d'offrir des abonnements aux jeunes, pour les habituer à se servir des transports publics.

Romain : Je suis d'accord avec ça, mais plutôt que de viser la gratuité, on pourrait aussi décider de baisser les tarifs pour certaines catégories d'âge. Un point qui est essentiel également et que l'on a tendance à occulter, ce sont les pratiques des entreprises pour les déplacements de leurs salariés·e·s. Il faut d'une part que les entreprises se rendent compte que les places de parc leur coûtent très cher (on estime leur coût unitaire entre 40'000 et 80'000 frs, selon la méthodologie utilisée), et d'autre part que des mesures contraignantes soient mises en place (réduire les places de stationnement, mettre en place des équipements permettant de se rendre au travail à vélo, etc.). Et là où la desserte en transports publics est inexistante ou insuffisante, des solutions collectives devraient être encouragées.



Une question qui préoccupe le SEV et qui n'est pas très médiatisée, c'est la sécurité des contrôleuses·eurs dans les transports publics.

Yves : C'est un problème que nous ne pouvons pas ignorer, car les contrôleuses·eurs sont nécessaires pour faire fonctionner le service public. Il y a actuellement quatre à cinq agressions, physique ou verbale, par jour contre des contrôleuses·eurs CFF. Pour l'ensemble des transports publics, c'est plus d'une agression par jour avec dénonciation pénale qui est enregistrée. Et ces statistiques ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Nous plaçons pour un double accompagnement effectif pour les contrôles, en particulier le soir. Or les réserves de remplacement qui permettent de suppléer une collègue absente ne sont pas suffisantes, ce qui a pour conséquence que les contrôleuses·eurs se retrouvent souvent seuls pour effectuer leur travail.

La prise d'otage dans le train Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix en février de cette année a évidemment marqué les esprits de toutes les collègues, même si ce genre d'événements reste heureusement tout à fait exceptionnel.

Les négociations avec l'UE concernent très directement le secteur des transports. Quels en sont les principaux enjeux ?

Bertil : La politique de l'UE repose sur l'idée que la libéralisation du marché conduira à une meilleure efficacité des services proposés. C'est une idée complètement absurde dans le domaine des transports. On sait bien que ce n'est pas le cas, comme d'innombrables exemples l'ont montré. La Commission européenne insiste en particulier sur la nécessité que la Suisse reprenne la politique de l'UE sur les aides d'État pour pouvoir signer de nouveaux accords.

Yves : L'ouverture à la concurrence pourrait déglacer tout le système des transports publics en Suisse. Le SEV ne soutiendra jamais un accord incluant cette ouverture, même si cela avait pour conséquence de se retrouver seuls avec l'UDC

dans ce combat. Tous les syndicats européens nous demandent de tenir bon sur ce point.

Romain : Je précise que la libéralisation du rail est une ligne rouge pour les PS romands, qui se joindraient donc à un référendum le cas échéant.

Sami Krijmanot (PdG) : En cas d'accord sur la libéralisation du rail avec l'UE, les CFF envisagent très sérieusement d'exploiter la ligne Genève-Lyon en concurrence avec la SNCF. L'ouverture à la concurrence signifie en réalité la plupart du temps une mise en concurrence entre régions publiques, comme on le voit actuellement sur les lignes à grande vitesse les plus rentables en France (avec l'arrivée de Trenitalia).

Face aux grandes lignes, plus rentables, on trouve le trafic régional. Quelle est la situation à son propos ?

Romain : C'est l'enfer dans ce domaine. L'entretien des voies et du matériel roulant est ralenti. On assiste à une dégradation préoccupante de l'infrastructure depuis des années.

Yves : Parmi les mesures d'austérité annoncées par le Département des finances se trouvent celles à l'encontre du trafic régional de voyageurs. Nous sommes très inquiets car cela pourrait se traduire par une dégradation de l'offre dans des régions périphériques déjà moins bien desservies, ce qui dessert aussi le trafic grande ligne. Cela peut aussi avoir un impact sur les conditions de travail. Actions, pétition et interventions politiques sont en préparation.

Pour terminer, quels sont les enjeux liés à l'articulation entre la route et le rail en Suisse ?

Romain : Il semble que nous soyons lancés dans une guerre des modes de transport. Le cas de la liaison entre Lausanne et Genève le montre bien. L'extension autoroutière demandée entre ces deux villes, prétendument pour désengorger l'axe actuel, viendrait mordre sur le tracé de la nouvelle ligne de chemin de fer, dont on connaît l'importance. La droite prétend que l'élargissement de l'autoroute

serait dans l'intérêt des travailleuses·eurs, en particulier des pendulaires qui gagneraient du temps chaque jour. Or ce calcul oublie complètement le trafic que l'on nomme induit par une telle augmentation de la capacité de l'autoroute et qui provoquerait des embouteillages massifs à l'entrée et à l'intérieur des villes. Si nous lançons un référendum sur la question, une victoire est tout à fait possible à Genève et dans le canton de Vaud.

Si le taux de motorisation a commencé à baisser à Lausanne, il augmente encore dans les espaces périurbains du Canton (la campagne). Il n'en reste pas moins que la Suisse romande reste globalement pro-bagnole. Cela explique le réveil tardif des Romand·es au sujet des aides au rail, et le fait que l'agglomération zurichoise est comparativement beaucoup mieux desservie.

En ville, les communes devraient réduire l'emprise de la voiture par des mesures contraignantes, par exemple en taxant davantage le stationnement. Comme je l'ai dit plus haut, il faut également que les entreprises prennent des mesures, et il faudra sans doute les inciter à le faire d'une manière ou d'une autre.

Enfin, il faut rappeler que, quelles que soient les mesures prises, la voiture est déjà aujourd'hui beaucoup plus chère que le train et elle le restera.

L'une des solutions à explorer ne serait-elle pas l'instauration de péages urbains ?

Romain : Les péages urbains sont des outils totalement anti-sociaux puisqu'ils touchent tout le monde de la même manière, sans égard pour les capacités économiques des un·es et des autres. Il faudrait donc plutôt agir par des interdictions et des autorisations qu'au travers d'une incitation de nature économique. S'ajoute à cela le problème des parkings souterrains privés qui compliquent la mise en œuvre d'une politique cohérente des transports en ville en empêchant de limiter le nombre total de places.

*Propos recueillis par
Antoine Chollet*

Publication

Willi Gautschi et la Grève générale de 1918

Dans un passionnant ouvrage issu de son travail de mémoire, Séveric Yersin se penche sur l'un des personnages les plus surprenants de l'historiographie du mouvement ouvrier helvétique : Willi Gautschi (1920-2004). Cet argovien, plutôt marqué à droite et originaire de la paysannerie, officier lors de « la Mob' » et se prédestinant initialement à une carrière militaire, a en effet joué un rôle essentiel dans l'écriture de l'histoire de la grève générale de 1918.

Entre complot et rejet

Dès l'éclatement de la grève générale, la droite suisse impose sa lecture de l'événement. Dans une tonalité tout aussi xénophobe que complotiste, celle-ci accuse le mouvement social d'être téléguidé depuis Moscou et d'avoir comme objectif d'instaurer un régime soviétique. Elle tient aussi le comité d'Olten pour responsable de la mort — causée par la grippe espagnole — de 900 soldats mobilisés contre les grévistes. Bien que ce récit ne repose sur la moindre preuve, il demeure longtemps hégémonique en Suisse. Le Parti socialiste souhaitant entrer au Conseil fédéral et l'Union syndicale négociant des conventions col-

lectives, le plus célèbre conflit social de Suisse devient rapidement gênant pour ces organisations, qui préfèrent alors éviter le sujet.

Un coup du sort archivistique

Dans l'idée de rédiger une thèse sur la grève générale depuis le point de vue des autorités et de l'armée, Gautschi demande aux Archives fédérales un droit d'accès aux boîtes relatives à l'événement. Devant le refus catégorique qui lui est opposé, l'Argovien n'a d'autres choix que de se rabattre sur les archives socialistes et syndicales, qui — elles — lui sont ouvertes. Dans le cadre de son travail de recherche, il rencontre également des membres du comité d'Olten tels que Robert Grimm ou Ernst Nobs. Un coup du sort archivistique explique donc l'intérêt de cet historien pour la perspective ouvrière et socialiste du mouvement social.

Le tournant historiographique Gautschi

Lors de sa publication en 1955, *Das Oltener Aktionsko-*

mitee und der Landes-Generalstreik von 1918 représente tout simplement la première publication scientifique sur la grève générale. Décrédibilisant la thèse du complot soviétique, l'ouvrage met plutôt en avant les raisons socio-économiques — en particulier l'appauvrissement des milieux ouvriers — ayant conduit à l'éclosion du conflit social. *Der Landesstreik 1918* que Gautschi publie en 1968 affine le rôle des autorités et de l'armée dans le déroulement du conflit social. Grâce à l'intervention express du Conseiller fédéral socialiste Hans-Peter Tschudi, les Archives fédérales ont entre-temps enfin ouvert leurs boîtes à l'historien.

Un succès tant à droite qu'à gauche

Le récit modéré que tire Gautschi du mouvement social — qui exonère aussi bien les grévistes des accusations les plus infamantes, qu'il relativise les provocations des autorités et de l'armée — plaît tant à la droite qu'à la gauche suisse. Dans le contexte de compromis social d'après-guerre, la grève générale se transforme en nouvelle soupe au lait de Kappel. Tandis que la droite s'excuse d'avoir ignoré durant la guerre la misère ouvrière, la gauche regrette d'avoir eu recours à la grève.

Rendant admirablement hommage à l'un des plus grands historiens suisses *Willi Gautschi et la Grève générale* de 1918 de Séveric Yersin constitue une excellente contribution à l'histoire de la grève générale et de l'après-guerre, ainsi qu'à l'historiographie du mouvement ouvrier suisse.

Joakim Martins

À lire : Séveric Yersin, *Willi Gautschi et la Grève générale de 1918*, Lausanne, Antipodes, 2023.



Les Jours heureux précédé
CNR et Sophie Binet
 Paris, Grasset, 2024
 112 pages



« Ainsi sera fondée une République nouvelle qui balayera le régime de basse réaction instauré par Vichy et qui rendra aux institutions démocratiques et populaires l'efficacité que leur avaient fait perdre les entreprises de corruption et de trahison qui ont précédé la capitulation. », voici comment se conclut le programme du Conseil national de la Résistance de 1944. 80 ans plus tard, ces mots résonnent dans un contexte politique français affligeant qui laisse entrevoir la possibilité du pire.

La réédition de ce programme accompagné d'une préface brillante de la secrétaire générale de la CGT Sophie Binet sonne l'alarme. Sans avoir anticipé la dissolution de l'Assemblée nationale ni la formation express du Nouveau Front populaire, cette nouvelle édition voit juste quant aux perspectives politiques qui nous restent pour faire face à la propagation rapide des idées d'extrême droite et des changements institutionnels qui vont avec.

Qu'un tel programme de rupture ait pu être développé en 1944, dans le creux sombre du XX^e siècle, puis partiellement appliqué quelques années après, démontre bien que l'histoire n'est jamais écrite à l'avance. La peste brune, qu'elle soit néopaienne ou dopée à l'ultralibéralisme de la Silicon Valley, peut toujours être vaincue à condition d'alliances antifascistes larges fondées sur un programme de transformation sociale.

Malgré certaines similitudes évidentes, nous ne revivons pas les années 1930. Nous sommes face à d'autres crises toutes aussi vertigineuses qui demandent, elles aussi, des sursauts collectifs d'ampleur. **BM**

L'InConfortable
 un podcast de
 À nous de jouer !, 2020
 11 épisodes

Dans le paysage médiatique suisse, le podcast *L'InConfortable* apporte une perspective essentielle sur les réalités vécues par les femmes racisées. En explorant les intersections du sexisme et du racisme, ce podcast audacieux invite son public à sortir de sa zone de confort et à envisager des perspectives nouvelles.

Fondé sur l'expérience et l'engagement militant de femmes racisées en Suisse, *L'InConfortable* adopte une approche intersectionnelle du féminisme. Le podcast donne une voix à celles et ceux dont les récits sont souvent marginalisés, offrant un espace pour partager des témoignages personnels et des analyses expertes. Chaque épisode plonge



dans les défis quotidiens des femmes racisées, explorant les racines structurelles du sexisme et du racisme.

Depuis son lancement en septembre 2020, *L'InConfortable* suscite l'intérêt grâce à ses discussions franches et provocatrices offrant une exploration approfondie d'une thématique spécifique, invitant à réfléchir de manière critique sur les injustices structurelles.

Engagé envers l'intersectionnalité et la coveillance sociale, *L'InConfortable* donne une voix aux femmes racisées cisgenres et transgenres de Suisse romande, éclairant les angles morts des médias traditionnels et ouvrant des dialogues cruciaux. Chaque mois, un nouvel épisode est une invitation à envisager une société plus inclusive et équitable.

En défendant les valeurs de tolérance et de solidarité envers toutes les communautés marginalisées, *L'InConfortable* se positionne comme un catalyseur de changement social. C'est une plateforme de résistance et de réflexion, amplifiant les voix réduites au silence et invitant à s'engager pour un avenir où toutes les voix comptent et sont entendues. **AD**

Herbier de prison
 Rosa Luxemburg
 Genève, Héros-Limite, 2023
 355 p.

Peut-on être à la fois une révolutionnaire et se préoccuper des fleurs, des arbres et des oiseaux ? La publication par Héros-Limite, dans une très belle édition, de cet *Herbier de prison* de Rosa Luxemburg montre que c'est possible. Ce livre offre de belles reproductions en couleurs de l'herbier rassemblé par la grande révolutionnaire dans ses différentes prisons. Les fleurs et feuilles sont patiemment rangées, classées, soigneusement nommées.

L'éditeur a eu la bonne idée d'accompagner cet herbier d'une sélection des lettres envoyées par Rosa Luxemburg à ses différent·e·s correspondant·e·s, celles en particulier qui font mention de cet herbier et des fleurs qui accompagnent et égaient un peu ses enfermements successifs.

On aurait tort de voir dans cette activité un simple dérivatif destiné à tromper l'ennui imposé par les mois d'incarcération, alors qu'elle est tenue éloignée de l'action et de la compagnie des gens qu'elle aime et avec qui elle se bat. Il y a chez Rosa Luxemburg un souci du milieu de vie, de l'environnement comme on dirait aujourd'hui, qui ne permet pas de séparer l'attention patiente accordée aux fleurs qu'elle collectionne et l'engagement total qui est le sien pour la liberté et l'égalité du genre humain. Car si préserver la fragilité si évidente d'une tige, d'une feuille ou d'un bouton, ou goûter au bonheur éphémère d'un chant d'oiseau, est jugé vain, alors à quoi bon lutter pour l'émancipation de l'humanité ? **AC**



Pour réaliser le dossier de ce numéro sur la politique des transports, Pages de gauche s'est approché du SEV et de l'ATE, dont l'activité concerne directement ce domaine. Nous avons mené plusieurs discussions avec ces deux organisations pour composer le numéro que vous tenez entre les mains. Nous leur laissons maintenant la parole pour se présenter brièvement.

Le SEV

Le Syndicat du personnel des transports (SEV) est la principale organisation syndicale des transports publics et du secteur touristique en Suisse. Le SEV représente les travailleuses·eurs du rail, des bus, des trams, des bateaux, ainsi que celles et ceux des transports à câbles et des trains de montagne. Il organise également une partie du personnel au sol de l'aviation.

Avec environ 37'000 membres, 160 sections et 8 sous-fédérations, le SEV couvre une large gamme de professions liées aux transports, notamment le personnel des CFF. Le SEV s'engage également pour les conditions de travail du personnel des entreprises de transport concessionnées (tl, tpg, etc.).

Fondé en 1919, le SEV trouve ses origines dans divers syndicats du XIX^e siècle, représentant les mécaniciens de locomotives, les contrôleurs et les ouvriers des gares de triage. Après plusieurs tentatives infructueuses de fusion, la Fédération suisse des cheminots (FSC) a vu le jour après la grève générale de 1918, durant

laquelle le personnel des trains avait joué un rôle majeur. Dès sa naissance, le SEV a adhéré à l'Union syndicale suisse (USS).

Le SEV partage le constat de l'Union des transports publics (UTP); la demande pour des transports publics va continuer de croître et la reprise post-Covid est bien là. Par conséquent, le SEV, avec le SSP et syndicom, voit dans cette perspective une opportunité de promouvoir sa vision du transport et nouer des coalitions à divers niveaux politiques. L'amélioration des dessertes régionales, en collaboration avec les usager·ère·s les entreprises et les entités politiques, est cruciale. Le SEV se bat ainsi avec véhémence contre toute baisse des subventions fédérales.

Le SEV est également vigilant face à l'ouverture du rail à la concurrence européenne et insiste sur la nécessité de maintenir des normes sociales élevées, et exige surtout que les partenaires sociaux soient davantage inclus dans les négociations.

P.P.

CH-1002 Lausanne

POSTE CH SA

L'ATE

L'Association transports et environnement (ATE) est une association d'utilité publique et politiquement indépendante, inscrite au Registre du commerce, avec son siège à Berne. Le Bureau romand, basé à Genève, est l'antenne de l'ATE Suisse en Suisse romande. Il mène des campagnes de promotion et de sensibilisation sur la mobilité douce et les déplacements, en visant particulièrement à améliorer la sécurité des usager·ère·s les plus vulnérables, tels que les enfants et les aîné·e·s, dans tous les cantons romands.

Le Bureau romand coordonne diverses campagnes, dont les plans de mobilité seniors, les plans de mobilité scolaires, le Pédibus, le Vélobus et la journée internationale « À pied à l'école ». Il met également à disposition des publications gratuites et du matériel pédagogique pour les organismes publics ou privés,

les enseignant·e·s, et les associations de parents d'élèves.

Sur mandat, le Bureau romand élabore des plans de mobilité scolaire, permettant de concevoir de manière globale les déplacements liés aux établissements scolaires, d'améliorer la sécurité des trajets et d'encourager une mobilité durable et respectueuse de l'environnement pour les enfants, parents et enseignant·e·s. Il réalise également des plans de mobilité seniors pour les communes, afin de favoriser une mobilité adaptée et sécurisée pour les aîné·e·s.

L'ATE et son Bureau romand s'engagent ainsi à promouvoir des solutions de transport écologiques et sécurisées pour tous les usager·ère·s, tout en travaillant en étroite collaboration avec les différentes parties prenantes pour atteindre leurs objectifs de mobilité durable.