

## Adrian Wüthrich

Expert en politique des transports SEV  
Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6 [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)  
Tél. 031 357 57 45 Natel: 079 287 04 93  
Mail: [adrian.wuethrich@sev-online.ch](mailto:adrian.wuethrich@sev-online.ch)



Schweizerischer Eisenbahn-  
und Verkehrspersonal-Verband  
Syndicat du personnel  
des transports  
Sindacato del personale  
dei trasporti

La parole prononcée fait foi !  
Embargo : 9 janvier, 09.30 h

## Emploi et transports publics (TP): une combinaison gagnante

Le Syndicat du personnel des transports (SEV) remercie actif-trafiC de l'étude « Transfert des impôts sur les carburants et emploi » et pour l'invitation à nous exprimer lors de la conférence de presse d'aujourd'hui. Je voudrais relever cinq points.

### 1. L'étude montre une voie alternative, qui de surcroît ne coûtera rien

L'étude montre qu'il serait facile de modifier la politique actuelle de transports. Elle démontre en outre comment les flux monétaires pourraient être transférés et que les effets de ce report seraient des plus bénéfiques. Sans un seul franc supplémentaire d'impôt ou de taxe, il serait possible de tourner le dos à la politique actuelle de transports favorisant unilatéralement la route. La Suisse dispose d'un excellent réseau ferroviaire et routier. Ce réseau doit son existence surtout à des raisons de politique régionale. A l'avenir, nous ne pouvons plus nous permettre de favoriser deux systèmes concurrents. Il nous faudra miser sur le système le plus performant et porteur d'avenir – à n'en pas douter les TP.

### 2. Il nous faut trouver des réponses face à la croissance de trafic pronostiquée

Les experts de la Confédération estiment que le trafic continuera à augmenter à l'avenir. En observant attentivement la situation tant pour le rail que la route, force est de constater que les deux modes de transport sont saturés aux heures de pointe. Prenons l'exemple du RER zurichois. Les trains sont déjà bondés à l'heure actuelle alors que les cadences sont élevées. La NLFA permettra de transférer de grands volumes sur l'axe nord-sud. Cependant, le trafic interne, surtout le trafic d'agglomération, connaîtra des difficultés croissantes – si les hommes et femmes politiques n'entreprennent pas d'actions conséquentes. actif-trafiC, grâce à son étude, fournit quelques nouvelles idées en faveur du rail.

### 3. Les emplois dans les TP revêtent une grande importance économique

Une autre étude a démontré l'an dernier l'importance décisive des emplois dans les TP. Aujourd'hui, un emploi sur dix dépend des TP. Les TP sont responsables de 8 % du produit intérieur brut. Chaque emploi des prestataires ferroviaires est relié à 4,5 emplois dans les autres secteurs économiques. Personnellement, je pense donc que les retombées bénéfiques du transfert d'un tiers des recettes des impôts sur les carburants seront probablement encore plus importantes que décrites dans l'étude.

### 4. Une augmentation des prestations de transport exige plus de personnel

Avec Rail 2000, les CFF ont augmenté leur prestation de transport de 10 % tout en maintenant les effectifs de personnel stables. A l'avenir, de nouvelles rationalisations ne seront plus guère possibles. Le personnel ne peut pas augmenter sa productivité à l'infini. Durant les dernières années, les exploitations ferroviaires ont supprimé 8'000 emplois (1975: 64000, 2003: 56300). Les investissements supplémentaires dans les TP ne doivent pas seulement se refléter dans une extension des prestations, mais aussi dans la création d'emplois. Les auteurs de l'étude supposent donc à raison que l'augmentation de la productivité des dernières années ne pourra pas être reproduite à l'avenir et qu'il faudra embaucher du personnel.

### 5. Les emplois dans les TP sont des emplois de qualité

Les emplois dans les TP sont des emplois de qualité. Les conditions de travail et les salaires y sont relativement bons. Ces conditions ne vont pas de soi et ont dû être conquises de haute lutte. Elles sont aujourd'hui plus que jamais soumises à la pression des employeurs et des mesures d'austérité des autorités. Les emplois sont bien distribués dans toute la Suisse et renforcent ainsi l'économie locale. Le report d'environ 25'000 emplois dans le transport de marchandises de la route au rail aurait un impact social évident. Les conditions de travail des camionneurs sont bien plus mauvaises que celles des cheminots. Ainsi, le secteur des transports privés ne possède pas encore de CCT. Grâce à l'idée d'actif-trafiC, les conditions de travail de milliers de personnes pourraient être améliorées.

Je suppose que l'étude a aussi pris en compte les emplois supplémentaires créés au sein des syndicats – grâce au doublement des membres potentiels... Je vous remercie de votre attention.

Adrian Wüthrich, Expert en politique des transports SEV