

Une satisfaction rare

Bon résultat du SEV pour l'accompagnement des trains vers Paris. Une joie rare pour Jürg Humi.

Pages 6 et 7



Avoir raison avec l'aide du SEV

Un bus s'est fait rentrer dedans par une voiture dans un giratoire. La police voulait en rendre le chauffeur de bus responsable, mais il a été acquitté par le tribunal.

Page 17



Cheminot 24 h/24

Michel Pousaz se consacre totalement aux trains, autant dans son métier que ses loisirs.

Page 20

Le démantèlement de la gare de triage a débuté – et il coûtera des postes de travail

Pressions tous azimuts

A côté du recul du trafic dû à la crise économique et au trend des trains complets, la modernisation des installations met sous pression les postes des agents de manœuvre. Le démantèlement de la gare de triage de Bâle coûtera aussi des places de travail.

Dans les chemins de fer, presque aucune catégorie de métier n'est autant sous pression que les agents de manœuvre. Seules six gares de triage sont encore en service dans le réseau CFF, et elles sont de plus en plus automatisées. Les perspectives pour le personnel touché sont une croissance du trafic marchandises, mais aussi de les préparer à temps à d'autres tâches. Les CFF ont ici une responsabilité particulière, car pour beaucoup, il s'agit de gens qui ont consacré toute leur vie professionnelle aux chemins de fer.

pmo/hk

Voir dossier pages 10 à 12



Poser les sabots : un travail qui disparaîtra dans les gares de triage modernes. Les wagons qui viennent de la bosse de débranchement seront en effet freinés automatiquement.

Le tribunal administratif fédéral confirme la décision de l'OFT

Les CFF interprètent mal la loi

Selon la loi sur la durée du travail, le temps de travail sur sept jours consécutifs ne doit pas dépasser 63 heures. L'Office fédéral des transports a critiqué les CFF dans une décision, parce que ceux-ci n'ont pas respecté les interruptions par des jours de congé de ces sept jours de travail.

Selon la conception de l'OFT (partagée par le SEV), les jours libres ne jouent aucun rôle dans cette directive. Dans tous les cas, on examinera le nombre d'heures effectuées durant les

sept derniers jours de travail, qu'ils aient été interrompus ou non par des jours de libre.

Le tribunal administratif fédéral ne s'est pas exprimé sur le contenu, mais a simplement constaté que l'attitude de l'OFT respecte le texte de loi. Cependant, la position des CFF serait également envisageable. Le tribunal soutien toutefois la marge de manœuvre l'autorité de surveillance en matière de contrôle.

pmo

Voir aussi Edito

EDITO

Les CFF cherchent à ce que la loi sur la durée du travail (LDT) soit interprétée en leur faveur jusqu'à la dernière virgule – et même au-delà. Il est réjouissant que l'autorité de surveillance (l'Office fédéral pour le trafic, OFT) fasse son devoir et veille au respect de la LDT. Et c'est également réjouissant que le tribunal administratif fédéral ait soutenu l'attitude de l'OFT en la matière.

Il ne s'agit pas, avec la LDT, d'aménager un boulot confortable au personnel des transports publics. Bien au contraire: la loi sur la durée du travail autorise par exemple une durée totale de travail par semaine

„Qui joue avec les valeurs limites de la LDT joue avec la sécurité dans les transports publics.“

Martin Allemann, responsable du centre de compétences sur la durée du travail au SEV

plus longue que celle de la loi sur le travail, en vigueur dans la majorité des entreprises en Suisse. Elle tient compte aussi de manière équitable des spécificités dans les entreprises de transports.

Cette loi a un but clair, auquel on n'accordera jamais trop d'importance: il en va ni plus ni plus moins de la sécurité dans les transports publics. Qui joue avec les valeurs limites de la LDT joue en fin de compte avec la sécurité. Le SEV, tout comme l'OFT, ne peuvent pas accepter une telle position.

Les CFF non plus ne peuvent pas se le permettre!

hk

RÉCOLTE DE SIGNATURES

La récolte de signatures pour le référendum contre la révision de la loi sur l'assurance chômage est lancée. Le SEV organise un jour d'action dans ce cadre.

La date fixée par la direction syndicale pour cette action est le 27 avril.

Le SEV tiendra des stands à plusieurs endroits. Pour cette raison, le secrétariat du SEV sera fermé le 27 avril.

Vous trouverez bientôt les lieux et les horaires de ces stands d'action sur Internet sous: www.sev-online.ch dans l'agenda.

pmo

EN VITESSE

PREMIER MAI À LAUSANNE

■ La section SEV-TL appelle les collègues des transports publics TL, leurs familles et amis à se rassembler dès 16 h 00 à la Place St-François. Ensuite, nous rejoindrons le cortège officiel à son point de départ ou lors de son passage. Suivant l'évolution de nos diverses revendications, venez nombreux exprimer votre mécontentement.

Le comité de section VPT TL

DITES-LE AVEC DES ROSES

■ Mercredi 13 avril a été déclarée Journée internationale du personnel des transports. Des actions syndicales se sont déroulées aux quatre coins du globe pour sensibiliser la population sur les conditions de travail – pas toujours faciles – du personnel des transports publics. A la gare CFF de Berne, des membres du SEV, emmenés par le président Giorgio Tuti, ont distribué des roses aux voyageurs.

CHEMINOTS EN GROGNE

■ Ce mardi 13 avril, à l'heure de mettre notre journal sous presse, la grève des cheminots français était à son septième jour. Une grève menée par la CGT pour revendiquer, entre autres, un vrai plan de relance de l'activité fret de la SNCF. Mais cette grève marque aussi une grave crise de confiance des cheminots vis-à-vis de la direction de l'entreprise publique. Selon des sondages internes, 71 % des agents craignent que la SNCF ne finisse par éclater en filiales. Selon des chiffres provisoires de la CGT, 86 % des agents de l'informatique (en grande majorité des cadres) ont cessé le travail, contre 'externalisation de ce service au profit d'IBM. Démantèlement du fret avec l'abandon du wagon isolé, transfert des activités vers des filiales de droit privé, suppressions massives d'emplois ou encore quasi-gel des salaires (une hausse de seulement 0,9 % prévue en 2010), les syndicats accusent la direction d'avoir dégradé le dialogue social.

AC

Le BLS se bat au présent, s'équipe pour l'avenir et fête le passé

Des réductions inquiétantes

Nouvelles du BLS. Des nouvelles réjouissantes et d'autres moins bonnes ont été annoncées lors de trois conférences de presse tenues trois jours successifs.

Il n'est pas étonnant que les moins bonnes nouvelles proviennent de BLS Cargo : les prestations de transport ont chuté de 19% « en raison d'une forte baisse de la demande liée à la crise économique mondiale ». Tant le trafic conventionnel par wagons complets que les transports combinés non-accompagnés ont fortement diminué, en particulier en trafic de transit.

La « chaussée roulante », autre nom du trafic combiné accompagné, a connu par contre une croissance de 8%. BLS Cargo a réagi à la chute de la demande par des « mesures opérationnelles à court terme telles que l'arrêt des engagements et des investissements » et la location de mécaniciens et mécaniciennes de locomotives à d'autres compagnies de chemin de fer. A long terme, le programme d'augmentation de l'efficacité « Réussite 2011 » doit apporter une amélioration marquée. La di-

visionnalisation de l'entreprise de chemin de fer ayant plutôt causé des problèmes, il s'agit maintenant de les contrer par une « flexibilisation et une optimisation de l'engagement des ressources et du personnel ».

Navigation prospère

Les nouvelles de la navigation sont nettement plus réjouissantes. Comme on le sait, les courses touristiques ne sont plus subventionnées par le canton de Berne depuis l'année dernière. A l'instar de la compagnie de navigation sur le lac de Biemme, la Navigation Oberland bernois sur les lacs de Thoune et de Brienz a réussi à rester dans les chiffres noirs sans l'argent de l'Etat. Sur le lac de Biemme, les coûts ont été réduits de 20% (suppression de courses déficitaires, vente de deux bateaux) et les recettes ont été simultanément augmentées de 30% (hausse des tarifs). A relever que personne n'a été licencié à cette occasion.

Moins de courses, plus de passagers

On a aussi économisé sur les courses à BLS Navigation : les courses spéciales (courses charter) ont diminué de 25%. Malgré cela et avant tout grâce à une météo favorable, la navigation a enregistré 30% de passagers supplé-

mentaires. Lors de cette année 2009, qualifiée d'année record, un bénéfice de 230 000 francs a été obtenu, le meilleur résultat depuis au moins 10 ans.

L'année du jubilé

L'année qui vient est également tout à fait particulière pour Navigation Oberland bernois car elle fête son 175^{ème} anniversaire. Les activités de ce jubilé, qui tournent autour du chiffre « 175 » avec des prix de transport spéciaux, de 17.50 à 175 francs selon les offres, doivent attirer plus de monde sur les lacs ; il

INFO

Les compagnies de navigation opérant sur les eaux bernoises ont dû baisser leurs coûts de 20% et augmenter leurs recettes de 30% – via des augmentations tarifaires – afin de répondre aux mesures d'économies exigées par le canton de Berne. Malgré ce régime draconien, aucun licenciement a été annoncé.

n'y aura par contre guère d'activités spécifiques au jubilé.

pan./sa



Pour les 175 ans de la navigation dans l'Oberland, le BLS a décidé de ripoliner ses bateaux Belle-Epoque.

PLACE, CONFORT ET RENTABILITÉ

Le RER bernois est une histoire à succès : il y a toujours plus de pendulaires qui se convertissent au train. Les rames Nina ne peuvent absorber cette affluence. C'est pourquoi le BLS va se faire livrer, jusqu'à fin 2014, 28 rames à deux niveaux pour un prix de 493,7 millions de francs. Il investira au total plus d'un milliard jusqu'en 2025 dans du nouveau matériel roulant. Les nouveaux trains offriront plus de places aux passagers et devront permettre d'absorber la croissance future de la demande. Les sièges seront disposés « généreusement », il y aura de la place pour les poussettes, les vélos et

pour trois chaises roulantes par composition. Il y aura aussi une toilette pour handicapés. Des accès seront au niveau des quais. Une productivité plus élevée, grâce à des temps de rebroussement plus courts, des opérations de coupe – accroche rapides ainsi qu'une disponibilité élevée et des intervalles d'entretien augmentés compte également beaucoup pour l'entreprise car elle permet d'abaisser les coûts. Dans ce contexte, le BLS n'exploitera à l'avenir que quatre flottes de véhicules différents, couplables entre eux deux par deux, au lieu de sept aujourd'hui.

pan/sa

COMMENTAIRE

Qui doit payer ?

Si une offre doit être améliorée et développée, il faut répondre à la question de « qui supporte ces coûts » : est-ce que ce sont les clientes et les clients puisqu'ils voyagent en plus grand nombre ? C'est ce qui a lieu (partiellement) pour les coûts du matériel à deux étages. Faut-il augmenter les tarifs – comme pour les bateaux ? Est-ce le canton qui commande les prestations de transport qui doit passer à la caisse ? Pour le SEV, il est important que les coûts ne soient pas reportés sur le personnel. Les gens qui rendent possible le

succès d'une entreprise doivent avoir leur part de ce succès par une amélioration de leurs conditions de travail et pas par une augmentation du stress. La répartition du service « flexibilisé » des mécaniciens de locomotives réjouit les responsables de l'entreprise. Mais le personnel doit pouvoir s'exprimer sur les possibilités d'atténuer les effets (négatifs) ou de les indemniser. Et les cantons, en tant que propriétaires et commettants, doivent être impliqués dans le contrôle des effets des mesures d'économie qu'ils exigent.

Nick Raduner, secrétaire SEV

Les CFF font état d'une satisfaction du personnel en hausse

Mais le niveau reste bas

La satisfaction du personnel CFF aurait atteint son meilleur niveau de tous les temps...

Les CFF informent au compte-gouttes sur les résultats de l'enquête de satisfaction menée à la fin de l'année dernière. Il s'agissait en l'espèce d'une enquête par sondage ; ce n'est qu'en septembre prochain qu'une enquête concernant tout le personnel sera effectuée.

Il apparaît d'emblée que les résultats des deux divisions liées au trafic présentent de meilleurs résultats alors qu'infrastructure et les services centraux ont des valeurs moins bonnes. L'enquête 2007 avait toutefois été marquée par les conflits autour de la CCT et des Ateliers industriels. **Services centraux à la baisse**

La dégringolade des résultats des services centraux (de 73 à 63 points) est particulièrement frappante. Les CFF ne

livrent pas d'interprétation à ce sujet. La moyenne générale est passée de 61 à 64 points ; c'est la valeur la plus élevée jamais atteinte – la valeur la plus basse a été enregistrée en 2002 et 2006 avec 60 points à

chaque fois. Le Conseil fédéral avait critiqué de telles valeurs ; il n'a dès lors pas lieu de penser que le propriétaire de l'entreprise se déclarera satisfait par les récents résultats.

pmo/ sa

COMMENTAIRE

Il reste des questions

La satisfaction du personnel des locs et des trains se serait accrue, celles des collaboratrices et collaborateurs des services centraux aurait par contre massivement baissé. C'est ce que dit l'enquête réalisée auprès de 1000 collaborateurs des CFF. Et elle montre à nouveau, comme ces dernières années, que la satisfaction liée au cadre de travail proche est généralement très bonne mais que celle liée à la gouvernance de l'entreprise est véritablement basse. Les CFF auraient pu s'économiser cette enquête si c'était pour comprendre cela :

nous le leur faisons savoir depuis des années... Lorsque nous questionnons nos membres sur leur indice de satisfaction, nous enregistrons régulièrement une réponse : « Notre employeur devrait manifester plus d'estime pour notre prestation. » Ce serait trop simple pour les CFF d'attribuer cette ambiance aux « processus de changement » dans lesquels ils se trouvent. Il y a véritablement une profonde crise de confiance, causée par une insécurité qui va bien au-delà d'un processus ordinaire de changement. Les CFF ont du boulot devant eux !

Manuel Avallone, vice-président

PHOTO DE LA SEMAINE



Les Chemins de fer miniature du Kaeserberg CFK, ont été aménagés dans un bâtiment à l'architecture ultra-moderne construit au Nord de Fribourg, plus précisément à Granges-Paccot. De plus en plus de visiteurs étonnés découvrent la représentation minutieuse de la vie quotidienne des années 90 en Suisse. Cette maquette s'étoffe sans arrêt : la Flèche Churchill, quelques compositions Mirage et Swiss-Express, diverses Crocodile, une rame de banlieue de Coire... Et le Bernina-Express est arrivé à point nommé (photo), paré pour fêter sa nomination au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Il faut bien une heure entière pour voir passer les 87 trains !

Toute visite des CFK commence obligatoirement sur www.kaeserberg.ch où réservations et billets vous attendent.

Un avenir pour les cuisinières d'équipes et une infrastructure moderne sur les chantiers

Les restos des cheminots sont maintenus

Succès rencontré par la pétition du SEV : jusqu'en 2020, on pourra trouver des cuisines mobiles sur les chantiers. De plus, les CFF projettent de faire des investissements afin d'améliorer la situation du personnel.

L'année passée, sur l'initiative de la sous-fédération BAU, le SEV a rassemblé en un temps record quelque mille signatures pour de-

De plus, c'est l'occasion de se nourrir de manière saine et complète à un bon prix.

Infrastructure moderne sur les chantiers

Pour le SEV, le fait que les CFF projettent de faire des investissements importants afin de moderniser l'infrastructure sur les chantiers est également un succès. Divers éléments sont prévus dans un paquet de mesures, qui doivent améliorer les conditions de travail du personnel sur les gros chantiers. Des possibilités de repos, une meilleure hygiène et des pro-



Les wagons restaurants des ouvriers de la voie resteront en activité jusqu'au départ à la retraite de la dernière cuisinière d'équipe.

mander le maintien des cuisines d'équipes. Ces signatures portent maintenant leurs fruits : après plusieurs rondes de négociations, les CFF ont accepté de maintenir les postes des cuisinières d'équipes jusqu'à ce qu'elles partent à la retraite. Les cuisines d'équipes resteront ainsi encore une dizaine d'années en fonction.

Le SEV demande à ses membres travaillant dans les services des travaux d'utiliser autant que possible l'offre des cuisinières, afin de contribuer au maintien de ces cuisines.

tections contre le vent et le climat sont quelques exemples, parmi les éléments faisant partie de ce paquet.

Bon résultat

Au vu des besoins très divers de toutes les personnes concernées, le SEV considère que le résultat obtenu est optimal puisque dans l'ensemble, la situation sur les chantiers est améliorée. Mais pour l'instant il ne s'agit que de déclarations ; notre tâche maintenant est de nous assurer que tout ceci sera bel et bien appliqué.

pmo

Investissements Rail 2030 : imposer la cohérence !

Tout d'abord, au vu de quelques affabulations parues, un rappel est nécessaire. Depuis le début des années 90, le réseau suisse a été développé selon des principes clairs décidés par le peuple. Initiative des Alpes, accord avec l'Europe, Rail 2000 en partant du réseau existant, transfert de l'augmentation du trafic de la route au rail. Ces principes ont été confirmés démocratiquement durant toute la période, y compris le financement de la réalisation. Aujourd'hui, les investissements consentis ont permis de mettre au point un système de transports publics efficace, apprécié et reconnu internationalement comme étant l'un des meilleurs du monde, hors grande vitesse au-delà de 220 km/h (il faut toujours rappeler que la très grande vitesse n'est pas compatible, ni exploitable économiquement avec la topographie du pays et la densité des villes à desservir).

Maintenant, il s'agit d'assurer la continuité du développement du système. C'est le concept Rail 2030, avec ses deux variantes officielles à 12 ou 21 milliards, alors que les vœux cumulés des cantons s'élèvent à une soixantaine de milliards. Il n'est donc pas étonnant que, dès la publication du document, les réactions médiatiques scandalisées fusent, tout comme les appels à la mobilisation pour sauver « LE projet régional renvoyé au-delà de 2030 ». Le phénomène est plus marqué en Suisse alé-

manique et au Tessin qu'en Suisse occidentale. Bâle mène le combat contre le renvoi du tunnel du Wisenberg à travers le Jura, continuité de l'axe du Gothard, alors que Zurich et la Suisse orientale déplorent « l'oubli » du tunnel de Brüttelen, près de Winterthur, oubli qui dégraderait l'axe est-ouest. A noter un détail amusant : le comité du Gothard estime que la variante à 12 milliards favorise trop la Suisse occidentale... Quoi qu'il en soit, une double bataille politique se confirme pour les deux ans qui viennent. D'une part l'ordre de priorité des investissements propres à faire face à l'augmentation du trafic tout en améliorant la qualité du service, d'autre part et surtout, le financement supplémentaire nécessaire.

A ce propos, un point fondamental : la cohérence entre l'exigence de tel ou tel projet et son financement.

En d'autres termes, on a trop connu d'élus et de lobbyistes exigeant dans les

médias les projets les plus ambitieux, mais qui soutiennent simultanément, avec plus de discrétion, toutes les mesures d'économies les plus

drastiques imposées par l'idéologie de leur parti. Les cheminots-citoyens doivent suivre de très près cet aspect. Par ailleurs, les contributions des cantons devront être clarifiées par une directive sans ambiguïté dont l'application doit être confiée à une autorité totalement indépendante du Département fédéral des finances. Autant il est bon que les cantons manifestent concrètement leurs intérêts ferroviaires, autant il serait lamentable que ces bonnes intentions débouchent sur des surenchères de marchands de tapis, avec la Confédération comme témoin ravi par l'opportunité de limiter ses propres contributions. Avec l'obsession des économies fédérales (sauf pour les grandes banques) entretenue par une certaine droite, ce danger est réel. Ce serait la pire des choses pour la continuité du développement et des performances futures du réseau national.

Heureusement, un aspect va imposer de la cohérence au réseau : le choix du matériel roulant à deux étages qui va assurer la plus grande part du trafic intervilles du prochain quart de siècle. La commande va être passée prochainement. Il n'y a pas de droit à l'erreur : le choix de ce matériel fixera le confort, les performances et surtout les coûts d'exploitation pour une très longue durée. Je rêve d'une entreprise CFF qui verrait correspondre aux investissements consentis pour le nouveau matériel des coûts d'exploitation en baisse. Le client-contribuable apprécierait.

Michel Béguelin



Coop Protection Juridique est une prestation pour les membres SEV

Forte croissance de primes pour la Coop Protection Juridique

Coop Protection Juridique SA maintient le cap. La stratégie d'entreprise porte ses premiers fruits : les recettes de primes ont progressé de 13% à environ CHF 21 millions. Coop Protection Juridique offre, par le biais de notre syndicat, une prestation majeure aux membres SEV.

Contrairement à 2008, les placements financiers ont contribué au bon résultat. La compagnie repose sur une base financière solide. A l'occasion de l'assemblée générale du 7 avril 2010, les actionnaires ont décidé de verser un dividende de 15%.

Le président du conseil d'administration, Rudolf Steiger, et le président de la direction, Daniel Siegrist, ont présenté ensemble aux actionnaires le résultat de l'exercice 2009. Les primes

acquises pour propre compte s'élèvent à environ CHF 21 millions et ont donc augmenté d'environ 13% par rapport à l'exercice précédent. La nouvelle collaboration avec le magazine « Beobachter » a contribué de manière déterminante à ce résultat réjouissant. « Beo Assistance », la prestation de services innovante et unique sur le marché de la protection juridique, a nettement dépassé toutes les attentes avec plus de 70 000 nou-

veaux clients durant la première année de son lancement.

Les charges pour le traitement des cas de protection juridique ont progressé à CHF 12,4 millions. Le ratio combiné (rapport entre les charges pour cas d'assurance et charges d'exploitation et les primes encaissées) s'est monté à 99,69%.

Grâce à une stratégie de placement orientée sur le long terme et à un portefeuille de placement diversi-

fié, Coop Protection Juridique a pu profiter de la croissance des marchés financiers. Grâce à cela, le résultat avant impôts a de nouveau augmenté par rapport à l'exercice précédent pour dépasser le million de CHF.

La compagnie repose sur une base financière solide. Sur proposition du conseil d'administration, l'assemblée générale a approuvé le versement d'un dividende de 15%.

SEV

Assemblée générale de la section ZPV Léman

Sous-effectif, agressions & Co

L'assemblée générale de printemps de la section ZPV Léman a démontré, une fois de plus, le dynamisme syndical des agents de train.

L'assemblée a eu lieu le 25 mars à l'Hôtel Continental à Lausanne. Elle a été présidée par Claude Gaille. La section compte 213 membres. Le président remercie d'ores et déjà Pascal Fiscalini (vice-président central ZPV) pour sa participation à nos débats.

Affaires syndicales

Nous entamons les débats par les affaires syndicales, Claude nous informe sur de nombreux sujets.

Caisse de pension : Nous décidons de mandater le SEV afin que les 3,4 milliards promis par la Confédération soient versés, selon la résolution déposée au SEV en date du 6.10.2009 et signée par 12 sections SEV.

CCT 2011 : La décision a été prise par la commission CCT de prolonger cette dernière de 6 mois, car les CFF ne veulent pas discuter d'une nouvelle CCT si les partenaires sociaux n'entrent pas en matière sur le nouveau système salarial ToCo opposé par l'entreprise. Dans le cadre des discussions que nous avons avec quelques sections syndicales en Romandie, nous sommes d'avis que la CCT aurait du être résiliée pour le 31.12.2010. Le fait de saucissonner les dossiers et de les faire passer un par un est

néfaste pour nos acquis sociaux.

Carte FVP : Des discussions sont toujours en cours pour abolir l'imposition de la carte FVP pour le personnel des trains. Nous continuons de demander à être traités sur le même pied d'égalité que les mécaniciens qui sont eux exonérés de toutes taxes mais pour l'instant, les CFF font la sourde oreille.

Minute syndicale : Nous informons sur le total obtenu pour 2010 auprès des collègues de la section et nous sommes au regret de constater que les CFF ne veulent plus de ce concept pour 2011, le système de la «Minute syndicale» disparaîtra mais il faudra pourtant que l'entreprise et le SEV réfléchissent ensemble sur un système à mettre en place pour le défraiement du temps pour les délégués syndicaux.

Direction CFF régionale : Des rencontres régulières ont eu lieu entre la direction CFF de la région et la section ZPV Léman, le climat de travail est serein, les sujets sont discutés franchement et réglés dans la mesure des possibilités des deux parties.

Situation de l'effectif : la situation de l'effectif dans la région ne donne toujours pas satisfaction; le manque chronique de personnel affecte en priorité le trafic grandes lignes et certains jours la situation est vraiment très critique; il faut s'attendre à une année 2010 très difficile; de nombreux congés ne sont plus accordés; les heures supplémentaires continuent d'évoluer; les bandes de vacances ont été réduites pendant la période de mai à octo-

bre, etc.. et pourtant nous constatons que la situation n'est pas meilleure que l'année dernière.

Commission du personnel

Pour les affaires de la CoPe, Jean-Marie Angéloz nous fait

formés par le biais de notre site internet www.zpvleman.ch, le président du SEV est également informé chaque fois.

Nous prions les collègues d'utiliser les cartes d'annonces d'agressions pour si-

Lyria

Le CA Lyria a décidé d'un nouvel accompagnement sur les TGV, les agents de train suisses et français assureront les prestations de bout en bout. Ceci ne sera pas sans conséquence sur notre travail



Section dynamique, à l'image du membre de la CoPe Jean-Marie Angéloz (à gauche) et du président Claude Gaille.

un exposé; en voici en bref le contenu. Démission de Georges Margot de la CoPe pour le 31.3.2010. Nous faisons part au vice-président central ZPV de notre insatisfaction au sujet de la prime unique accordée au personnel en guise d'augmentation salarial pour 2010, nous avons déjà informé le SEV par le passé que nous refusions ce procédé. Pascal se chargera de relayer l'info au prochain comité SEV.

Sécurité et agressions

Le nombre de cas d'agression ne progresse plus mais le niveau des cas est toujours anormalement haut. Le nombre des cas de niveau 3 et 4 semble diminuer mais les cas des niveaux 1 et 2 sont plus nombreux. Claude sensibilise les collègues sur le fait d'effectuer le contrôle à deux en permanence, indépendamment de l'heure. «même si certains sont réfractaires nous devons nous y mettre, il en va de notre sécurité. Tous les détails des agressions sont tenus à jour par notre président et les collègues sont régulièrement in-

gnalés systématiquement et avec précision tous les incidents avec la clientèle. De plus, nous insistons sur le fait que l'annonce ESI doit être effectuée lors de chaque agression. Plus les cas seront connus par le syndicat et l'entreprise, plus l'action sera efficace.

Le 23 mars dernier, le SEV a rencontré le chef de la division criminalité du canton de Vaud afin que nous lui expliquions les détails de nos problèmes dans les trains. Ceci fait suite à la lettre que nous avons fait parvenir à M^{me} la conseillère d'état Jacqueline De Quattro en charge de la sécurité publique du canton de Vaud. Une image de la situation sera faite en collaboration avec la police cantonale et des solutions seront proposées aux instances politiques. Une rencontre est planifiée en septembre.

La section ZPV Léman a été présenter le dossier des agressions aux collègues des TPG qui eux, sont au début du processus avec leur direction et demandent à pouvoir fermer leur cabine de conduite.

quotidien, en effet, le travail sera de 70% en France et 30% en Suisse et sur le 70% du travail en France, un certain nombre de découches seront effectuées à Paris.

L'introduction est prévue pour juillet 2011 pour les dépôts de Lausanne et Genève et pour le changement d'horaire 2011 pour Zurich, environ 80 agents seront nécessaires pour effectuer ces prestations. Les négociations ont été menées entre le SEV et les CFF. Le résultat et les conditions sont connus et on peut qualifier l'accord obtenu de satisfaisant. Les détails opérationnels seront réglés par la CoPe.

Retraite

Notre président remercie encore chaleureusement notre invité pour sa participation active. Avant de clore cette assemblée générale, Claude nous prie de faire un tonnerre d'applaudissement à nos retraités; Jean-Paul Wegmuller, Jean-Pierre Ley et Georges Dietrich ont quitté l'entreprise en cette fin d'année 2009. Bon vent et bonne santé à eux.

Le secrétaire au PV

COMITÉ DE LA SECTION ZPV LÉMAN

Pdt: Gaille Claude
Vice Pdt: Lerho Arnaud
Vice Pdt: Thiémarck Patrik
Membre COPE: Angéloz Jean-Marie
Cassier: Moeri Stéphane
Membre Adj: Flueckiger Roger
Membre RV: Von Kaenel Peter
Membre Adj: Trifoglio Myriam
Membre Adj: Wolf Laurence

Membre Adj: Schneiter Christophe.

Pour la commission de gestion, le président F. Hasanaj doit être remplacé, la candidature de Fieschi Adriano est acceptée à l'unanimité. La nouvelle commission de gestion se présentera donc comme suit :
Pdt: Haenni Myrna
Vérificateur: Cuni Roberto
Rapporteur: Louis Schorpp
Suppléant: Adriano Fieschi



»Lorsqu'il s'agit des demandes du personnel, on ne fait que nous redire que les CFF sont fortement exposés à la pression de la concurrence. «

Jürg Humni, secrétaire syndical

Il y a une année, Jürg Humni a passé de la tête de la sous-fédération ZPV au Secrétariat central SEV

« La solution «Lyria» a un poids européen »

Au SEV, Jürg Humni est en charge des dossiers de la Division Voyageurs. Bien que les affaires marchent bien, les requêtes du personnel s'y heurtent le plus souvent à une opposition inflexible. Il y a pourtant des exceptions : dans la question des agents de train qui accompagneront à l'avenir les trains pour Paris, une entente porteuse de progrès est intervenue.

contact.sev: Les affaires de Voyageurs CFF vont plutôt bien. Es-ce que cela se ressent dans les rapports avec le SEV ?

Jürg Humni: Pas tellement ! Les représentants des CFF nous parlent souvent de la bonne marche des affaires, c'est un fait, mais dans les rapports avec les partenaires sociaux on pourrait penser que c'est le contraire :

lorsqu'il s'agit des demandes du personnel, on ne fait que nous redire que les CFF sont fortement exposés à la pression de la concurrence.

Où vois-tu les plus grands problèmes dans l'immédiat ?

Il y a avant tout quelques domaines d'Operating qui n'ont jusqu'ici quasi jamais voulu faire de concession au personnel. Les mesures pour améliorer la satisfaction du personnel ne progressent pas.

Par exemple ?

Les pauses des mécaniciens de locomotive : les CFF attribuent des pauses dans les champs de manœuvre et déclarent que les intéressés sont responsables personnellement de leur ravitaillement. Un vrai repas, reconstituant, n'est absolument pas possible dans ces conditions car il n'y a ni locaux adéquats ni offre d'alimentation. Il y a des années que nous revenons sur ce sujet mais sans solution jusqu'ici.

L'indemnité pour conditions de travail pénibles, appelée aussi pour travaux salissants, est un autre exemple. Notre requête auprès des CFF date de 2008 déjà. Ils viennent de refuser d'entrer en matière en indiquant qu'ils ne négocieront pas sur ce thème avant l'introduction d'un nouveau système de salaires.

Où est-ce que le bât blesse ac-

tuellement pour les collègues ?

Ce qui préoccupe le plus les collègues, ce sont les sous-effectifs – aussi bien pour le personnel des trains que pour le personnel des locomotives. Ils ont des difficultés pour obtenir leurs jours de congé. Cela provoque des tensions entre collègues, dans les rapports avec les supérieurs et avec des services de direction. Cela paraît plutôt banal mais ce sont des situations qui pèsent finalement sur la motivation. Si une collaboratrice ou un collaborateur se sent traité de manière inéquitable dans la répartition du service, son plaisir au travail est terni. Mais nous savons bien d'un autre côté que les répar-

»Il y a avant tout quelques domaines d'Operating qui n'ont jusqu'ici quasi jamais voulu faire de concession aux collaborateurs. Les mesures pour améliorer leur satisfaction ne progressent pas. «

titeurs subissent un stress considérable ; lorsque les effectifs du personnel ne jouent pas, leur mission devient impossible !

Quels sont tes plus grands succès ?

Dans l'accompagnement des trains, les effectifs du personnel vont être sensiblement augmentés, avant tout à cause de l'introduction du double accompagnement intégral que nous avons obtenu de haute lutte.

De plus les CFF se sont vus attribuer l'accompagnement des TGV Lyria pour Paris. Là aussi, nos demandes ont abouti.

De quoi s'agissait-il ?

»Si une collaboratrice ou un collaborateur se sent traité de manière inéquitable dans la répartition du service, son plaisir au travail est terni. «

Il y avait déjà jusqu'ici des accompagnements transfrontaliers. Mais cet accompagnement de bout en bout jusqu'à Paris est une situation toute différente. La dé-couche à Paris revêt une dimension nouvelle pour le personnel des trains qui est pourtant habitué à sacrifier

en partie sa vie de famille et sa vie sociale à cause du service irrégulier. Il était important pour nous de négocier les règles avec les CFF. Cette question a même un poids européen car les partenaires sociaux de l'Union européenne en discutent depuis des années. C'est pourquoi nous avons aussi pris contact avec le syndicat français CGT.

Quelle était la revendication principale ?

Nous avons demandé un supplément pour tout le temps que le personnel passe à Paris loin de sa famille. Finalement nous avons accepté un compromis selon lequel un supplément de

temps de 30% est accordé pour les heures qui excèdent le tour de repos réglementaire. C'est à mon avis un bon résultat.

Qu'est-ce qui a été déterminant pour ce succès ?

Le SEV et la ZPV se sont engagés ensemble et n'ont pas varié dans les revendications. Nous avons pu rendre évident que cette longue absence de la maison est quelque chose de capital. Les CFF ne voulaient tout d'abord pas entrer en matière sur nos demandes et si nous n'avions pas accepté un compromis, les négociations auraient pu finir en queue de poisson. En raison des aspects positifs, en particulier de la création de nombreux postes de travail, nous avons pu accepter ce compromis qui contient encore d'autres points, comme une indemnité de repas revalorisée.

Ce résultat a-t-il des effets dans d'autres domaines ?

Non, c'était une thématique

INFO

Jürg Humni a 48 ans et est marié. Ses enfants sont dehors de la coquille. Il a accompli un apprentissage d'exploitation et a travaillé à la gare de triage de Bienne. Après deux ans, il a continué par un apprentissage d'agent de train et a travaillé la plupart du temps à Bienne, à la fin en tant que chef de train. Au SEV il a suivi la filière classique de syndicaliste de milice, depuis membre adjoint dans un comité de section jusqu'à la présidence centrale de la ZPV.

Depuis 2009, il est secrétaire syndical, responsable des dossiers de la Division Voyageurs CFF. La coïncidence a voulu qu'un de ses premiers dossiers concerne précisément la fermeture de la gare de triage de Bienne.

Il dédie son temps libre à sa femme et passe aussi quelques heures devant son ordinateur car l'informatique l'intéresse particulièrement.

INTERVIEW



Alberto Cherubini

Jürg Humi à l'occasion de l'ouverture des tunnels de base du Lötschberg, où la ZPV a manifesté pour le double accompagnement.

spéciale, détachée d'autres dossiers en suspens.

Est-ce que le SEV a changé son approche dans cette affaire ? De tels succès ne sont pas chose courante...

C'est vrai qu'il y a des exemples contraires où nous n'avons pas réussi à nous faire entendre et où les CFF n'ont pas cédé un millimètre. Dans ce cas précis, nous avions de bons arguments et il était aussi clair que des règles étaient nécessaires car nous évoluons là sur le plan européen.

Jusqu'à fin 2008 tu étais président central ZPV ; tu t'es ensuite annoncé pour un poste de secrétaire syndical. Qu'est ce qui a motivé cette décision ? Le travail m'intéressait, d'autant plus qu'il s'agissait

de la Division Voyageurs que je connaissais déjà comme président central. L'équipe du trafic voyageurs du SEV, que j'ai le plaisir de diriger, m'apporte aussi un super soutien. C'était aussi le bon moment de changer, après 30 ans aux CFF, car je n'avais plus guère d'occasions d'évoluer dans l'entreprise !

Où peux-tu le plus faire bouger les choses, comme président central ou comme secrétaire syndical ?

On ne peut pas comparer directement. Comme président central, on s'occupe de sa sous-fédération et de ses champs d'activité professionnels. Je ne devais pas me plonger dans les détails des autres affaires, même si j'étais membre du Comité directeur SEV et donc con-

cerné par les décisions stratégiques. Mais c'était une tâche passionnante et intéressante. Comme secrétaire syndical, je ne suis pas impliqué dans les décisions

» Nos revendications ne sortent pas de l'imagination des secrétaires syndicaux, elles correspondent aux attentes du personnel. «

stratégiques mais je traite les affaires courantes. Ce travail est plus varié et va plus en profondeur.

Avant tu militais pour un groupe professionnel spécifique, maintenant tu es responsable des dossiers de toutes les collaboratrices et de tous les collaborateurs de Voyageurs. Comment est-ce que cela se passe avec les autres catégories ? Pour autant que je puisse en

juger, les relations sont bonnes. De par ma formation, je savais aussi ce qu'il en est de ces professions. J'ai encore approfondi ces connaissances au cours de cette

année. Mes relations avec les autres présidents centraux concernés est bonne et nous collaborons bien. Je ne vois là aucun problème.

La maison SEV a une autre organisation que les sous-fédérations. Qu'est ce qui est le plus judicieux, l'organisation par profession ou celle par divisions ?

C'est une question délicate ! En tant que secrétaire syndi-

cal, je trouve adéquate l'organisation par divisions. Aux CFF, on fait souvent référence au contexte global. On attend souvent de nous que nous présentions une affaire via les services des ressources humaines du groupe. C'est leur « porte d'entrée » car ils voudraient si possible traiter tous les domaines de la même manière.

Qu'attends-tu du nouveau directeur de la Division Voyageurs Jürg Schmid ?

J'espère qu'il examinera les demandes du personnel et qu'il les jugera objectivement. Nos revendications ne sortent pas de l'imagination des secrétaires syndicaux, elles correspondent aux attentes du personnel.

Interview: Peter Moor/ sa

Il reste des places libres au cours ci-dessous !

Actualités de la politique des transports et défis pour l'avenir

Pour le quotidien des employés d'entreprises de transports publics, la politique des transports est de première importance. Ce que le Parlement décide aujourd'hui se répercute sur le travail et sur les conditions d'emploi de demain. Les mots-clés: concurrence, libéralisation, privatisation, etc. sont dans toutes les bouches. Devons-nous accepter cela sans rien dire ? L'offre de cours ci-dessous s'adresse à toutes celles et ceux qui veulent participer aux réflexions sur la politique des transports et qui désirent exprimer leur avis autour d'une table ou avec des collègues.

Description: politique de transfert du trafic, libéralisation dans les transports publics. Réforme des chemins de fer 2, processus politiques. Ce cours se rapportera aussi à des thèmes d'actualité qui seront intégrés au programme à brève échéance.

Objectifs: les participants connaissent les défis actuels et futurs de la politique des transports; connaissent les bases des déroulements politiques dans la Berne fédérale; connaissent les conséquences pour le quotidien du personnel actif dans les transports publics; réfléchissent sur les positions du SEV en matière de politique des transports.

Public-cible: tous les employés des transports publics.

Intervenants: *Edith Graf-Litscher*, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale PS/TG et membre de la commission des transports et des télécommunications (CTT); *Adrian Wüthrich*, secrétaire syndical SEV et responsable politique des transports SEV.

Lieu, date: Berne, Secrétariat central SEV
Mercredi 30 juin 2010

Frais de cours: Membres SEV gratuit, non-membres CHF 250.-.

Traduction simultanée allemand-français



Inscription: Secrétariat régional SEV de Lausanne, Rue St-Martin 36, 1005 Lausanne, tél. 021 321 42 52 ou par mail à conny.chenau@sev-online.ch.

L'ARPIP (Association des Représentants du Personnel dans les Institutions de Prévoyance) forme les délégués au sein des conseils de fondation des caisses de pension depuis sa création en 1988. Depuis lors, nous notons la participation de 216 personnes, dont 172 ont suivi suffisamment de journées pour être au bénéfice de notre certification.



Cycle ARPIP 2010/2011 organisé par Movendo

Généralités

Ce cycle s'adresse principalement aux représentant-e-s des salariés dans les caisses de pension, en place ou en voie de l'être, mais également aux permanents syndicaux, ainsi qu'aux personnes concernées par les problèmes de la prévoyance professionnelle. Il a pour but de leur permettre d'assumer au mieux leurs fonctions. Lors de chaque journée, un thème relatif à la prévoyance professionnelle est développé, permettant de riches échanges entre les participant-e-s. Une attestation est délivrée en fin de cycle.

Frais

Les représentant-e-s des salarié-e-s dans un conseil de fondation et leurs suppléant-e-s peuvent prétendre à la prise en charge des frais de séminaire par leur caisse (art. 51 LPP). Pour les membres des fédérations de l'USS affiliées à Movendo, certaines journées peuvent être prises en charge par leur fédération, selon leur règlement interne. Les membres individuels ARPIP bénéficient du tarif préférentiel (frais de cours : CHF 230.-/jour).

Programme

Jeudi 16 septembre 2010: introduction au cycle, contenus et organisation, présentation des structures et du fonctionnement de l'ARPIP; présentation sommaire de la loi sur la prévoyance professionnelle. Intervenants: Ghislain Cadoret, Movendo; définition du rôle et des responsabilités des membres du Conseil, questions controversées de la gestion paritaire. Les principes de la transparence et du droit à l'information. Intervenants: Eric Maugué, avocat spécialisé en LPP.

Jeudi 14 octobre 2010: la loi sur le libre passage - La LPP dans l'acquisition de logement - Situation de divorce : à quoi dois-je penser? Intervenants: Eric Maugué, avocat spécialisé en LPP.

Jeudi 18 novembre 2010: cadre et conditions générales de placements, type de placements, structures d'un portefeuille, mécanismes boursiers. Intervenants: Caroline Schum et Roby Tschopp, Actares.

Jeudi 9 décembre 2010: conditions cadres et légales en matière de placements éthiques. Droits de représentativité et de vote dans les assemblées générales d'actionnaires. Intervenants: Caroline Schum et Roby Tschopp, Actares.

Jeudi 17 février 2011: rôle de l'organe de surveillance et des experts du fonds de garantie et de l'institution supplétive. Possibilités d'agissements des membres des représentants dans les caisses de pensions. Intervenants: Dominique-Michel Favre, Office de surveillance du canton de Vaud.

Jeudi 17 mars 2011: les caractéristiques des comptes d'une caisse de pensions, les différents postes du bilan et leurs rapports, les amortissements, les réserves légales et les réserves latentes. Intervenants: Didier Vogt, économiste.

Jeudi 21 avril 2011: présentation des comptes des institutions de prévoyance professionnelle et application des Normes Swiss GAAP RPC 26, révision des comptes d'une IP. Didier Vogt, économiste.

Jeudi 19 mai 2011: comment, sur la base d'une expertise, se rendre compte de la rentabilité d'une caisse de pension et comment définir les probabilités de rendements des placements et les objectifs des réserves. Intervenants: Coninco SA, actuaire.

Jeudi 16 juin 2011: exemples de calculs des prestations; questionnement des participant-e-s; point de vue fédéral sur l'avenir de la prévoyance professionnelle, réformes prévues, plénum de discussion; bilan final de l'ensemble du cycle; remise des attestations. Intervenants: Coninco SA, actuaire et les responsables ARPIP/Movendo.

Inscription

Il est conseillé de suivre l'ensemble des modules du cycle. Si vous estimez n'avoir besoin que de certains contenus, vous avez la possibilité de vous inscrire uniquement aux modules qui vous intéressent. Mentionnez sur votre bulletin d'inscription si vous désirez suivre l'entier du cycle en 2010/11 ou simplement quelques-uns des modules. Indiquez également l'adresse complète de la caisse de pension à laquelle la facture doit être adressée.

www.arpip.ch ou Movendo, tél. 031 370 00 70, info@movendo.ch

Mesures d'économie dans les transports régionaux

Les lignes régionales ne doivent pas mourir

Le SEV lutte pour le maintien des lignes de transports publics régionaux qui sont menacées par les plans de mesures d'économie du Conseil fédéral. Notre syndicat a lancé une pétition en association avec l'ATE, la CITRAP et Pro Bahn.

Dans le cadre de son nouveau programme d'économies, le Conseil fédéral veut couper aussi dans les transports publics. En particulier, il ne veut plus verser des indemnités aux lignes régionales qui enregistrent une fréquentation inférieure à 100 personnes par jour. Actuellement, la limite est fixée à 32

voyageurs quotidiens. Si cette mesure est appliquée, des transports publics régionaux subiront des coupes rases.

Lignes de bus visées

Aujourd'hui, au total, quelque 1300 lignes de transports publics régionaux perçoivent des indemnités de la part de la Confédération. Un septième d'entre elles – environ 160 lignes – seront mises en péril par le programme d'économie du Conseil fédéral. Il s'agit principalement de lignes de bus

et de CarPostal dans des régions périphériques. Ce qui signifie que des villages, voire des régions entières, seront amputées de transports publics.

Tourisme touché

La liste indique aussi des che-

mins de fer de montagne. De plus, des lignes de CarPostal qui desservent des domaines skiables comme Thyon 2000 ne recevront plus d'indemnités. Même le trafic ferroviaire régional entre Yverdon et Neuchâtel est menacé.

Le SEV, l'ATE, Pro Bahn et la CiTraP combattront ces mesures d'austérité. Pas seulement pour des raisons de politique régionale. Le démantèlement des lignes régionales affaiblit tout le système. De plus, cela engendra une augmentation de l'utilisation de la voiture et une perte de places de travail.

pmo/pd



Des lignes de la compagnie de navigation LNM figurent également sur la liste noire.

INFO

La liste des 160 lignes menacées, avec le nom des entreprises qui les desservent, peut être consultée sur internet. Vous trouverez le lien sous la rubrique médias, communiqués de presse, de notre site www.sev-online.ch. Vous pouvez également signer directement la pétition online.



Signez cette pétition qui sera adressée au Conseil fédéral

Pétition contre le démantèlement des transports publics

Monsieur le Conseiller fédéral Merz,
Mesdames, Messieurs les membres du Conseil fédéral,

Nous demandons que les mesures d'économie prévues pour les transports publics dans le programme de consolidation 2011–2013 soient supprimées. Les indemnités fédérales pour le trafic régional ne doivent surtout pas être réduites et les lignes de train ne doivent pas être remplacées par des lignes de bus.

Toutes les personnes peuvent signer, indépendamment de l'âge, du domicile et de la nationalité.

Prénom, nom

Rue

Commune





« Les CFF ne doivent pas seulement investir dans les installations, mais aussi dans le personnel ! »

Urs Huber, secrétaire syndical SEV

L'augmentation de la productivité et les progrès techniques provoquent la perte de places de travail

Gares de triage sous pression

Le rail doit se maintenir face à la route pour le transport de marchandises. C'est pourquoi les gares de triage des Infrastructures CFF se retrouvent sous la pression des coûts. Avec la crise économique, le nombre de wagons triés a chuté. Ces deux facteurs ont conduit l'an passé à des fermetures de sites, avec la suppression de postes liés à « l'optimisation ». Mais les progrès techniques aussi coûtent des places actuellement, comme le montre la modernisation de la gare de triage de Bâle, commencée le 6 avril.

En juin 2008 déjà, c'est-à-dire avant même la crise économique, le nombre de wagons marchandises triés a diminué de 20% environ, ce qui a décidé le Conseil d'administration des CFF à fermer les gares de triage (RB) d'Olten et de Bienne, respectivement de les « changer d'affectation », comme le dit le jargon lénifiant des relations publiques. Cependant là aussi encore Cargo-teams s'occupe de la répartition ou du dépôt des wagons vides sur les voies. Le fait est que les bosses de débranchement sont

fermées et qu'avec ça, l'activité centrale a été supprimée, en décembre 2008 à Olten et en décembre 2009 à Bienne. A Olten, 36 collaborateurs ont perdu leur place et à Bienne environ 40, alors qu'il y avait déjà eu près de 50 postes supprimés en 2005. Pour moderniser les installations vieillissantes d'Olten et de Bienne, les CFF auraient dû investir beaucoup, après ne plus l'avoir fait depuis des années.

Il y a encore un peu d'espoir pour la gare de triage de Rotkreuz, également fermée en

septembre 2009 à cause du recul du trafic, et où environ 20 agents de manœuvre ont perdu leur poste. La bosse, modernisée en 1974, pourrait peut-être à nouveau être rentable avec une augmentation du trafic élevée et durable. Une paire de chefs du trafic restent encore à Rotkreuz et à Bienne jusqu'à l'automatisation des gares.

Aujourd'hui la direction d'exploitation de l'Infrastructures (I-B) utilise encore les gares de triage de Bâle, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne Triage à Renens, Limmattal (RBL) et Zurich-Mülligen, cette dernière étant une annexe de la RBL.

Afin de réduire les coûts

d'exploitation, la I-B a examiné les possibilités d'optimiser les processus de production. Avec cela, la crise économique a conduit à un recul des wagons triés, dont le nombre a chuté d'environ 17% au total entre 2007 et 2009 dans les gares de Bâle, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne et Limmattal. C'est pourquoi à fin 2009 les I-B ont détruit avec les « optimisations » environ 50 des 750 plein temps dans les

gares de triage. Des exemples « d'optimisation » :

- Les collaborateurs prennent en charge des tâches supplémentaires, les sabotiers font par exemple aussi l'attelage, et ceux qui répartissent les wagons selon leur destination font aussi le triage et le décrochage

- Les agents de manœuvre et les équipes de manoeuvres sont affectés à différentes voies.

Suite en page 12

COMMENTAIRE

Un avenir pour les gares de triage, un avenir pour leur personnel

Dans les trois pages sur les gares de triage c'est encore et toujours le même discours : démantèlement, fermeture, démantèlement. Les installations à Olten, Rotkreuz et Bienne sont fermées. Dans toutes les autres gares de triage restantes, le nombre de postes diminue sans cesse. Ce que les CFF présentent comme liste de chiffres, investissements et besoins financiers est un futur incertain pour les gens concernés, un coup au cœur des agents de manœuvre, des employés des postes d'aiguillage, des mécaniciens de locomotive, des opérateurs de trafic ferroviaire, etc. Ils ont besoin d'une perspective d'un avenir. Celui-ci est naturellement lié à l'avenir des gares de triage encore existantes et pour cela, il faut avant tout deux choses :

- Un trafic de marchandises sur le rail qui augmente au lieu de diminuer. Donc d'un côté une volonté politique de transports de biens par le rail et de l'autre, une entreprise CFF qui y croit et négocie en ce sens. Il y a ici plus d'un point d'interrogation.
- Des investissements dans les gares de triage. C'est ici qu'apparaît le dilemme pour les collaborateurs. On a besoin de nouvelles installations pour le futur, mais ces nouvelles installations mangent des places de travail. D'une manière ou l'autre les collaborateurs ont donc aussi besoin d'une perspective. Pour cela les CFF doivent développer des stratégies en investissant aussi dans le personnel, et pas uniquement dans les infrastructures! Pour un avenir dans le rail, au sein des gares de triage ou bien en dehors.

Urs Huber, responsable de l'équipe SEV Infrastructures/hk



Roger Jeanbourquin manœuvre encore manuellement les freins de voie. A l'avenir, ce sera automatique.

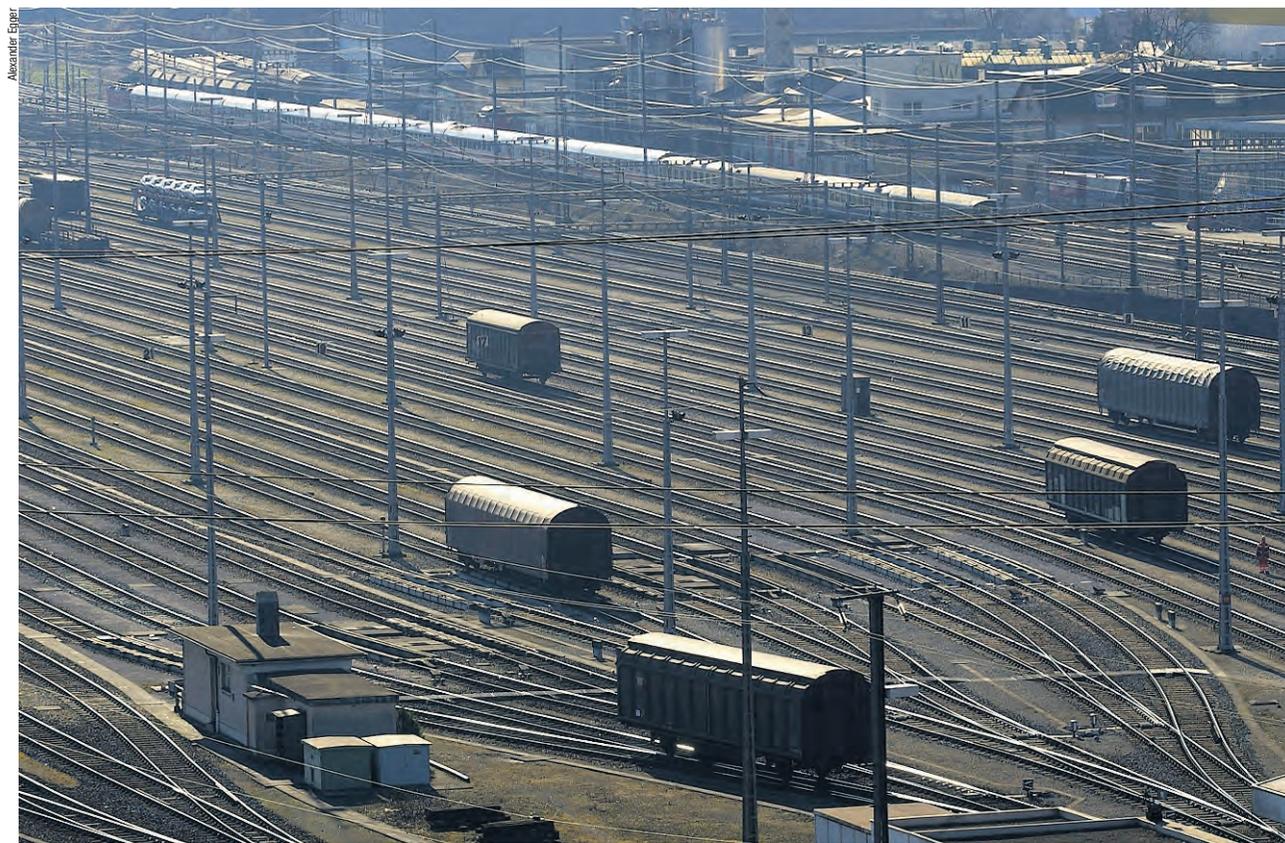


Peter Kern dirige les aiguillages. Ceux-ci seront contrôlés par ordinateur après transformation.



A gauche le poste (central) d'aiguillage et à droite, le poste d'aiguillage 4, où les aiguillages sont aujourd'hui dirigés vers les voies de formation – (voir photo d'en dessus). Il sera transformé en centrale de guidage.

DOSSIER



Alexandre Engler

Vue sur la RB Bâle I depuis le poste d'aiguillage Ouest : 59 aiguillages et 25 km de voies de rails seront remplacées par 38 aiguillages et 24 km de voies. Les traverses, le ballast et les soubassements seront rénovés et les pentes supprimées. Les sabotiers étaient basés jusqu'ici dans le petit bâtiment en bas à gauche.

Les progrès techniques détruisent des places de travail

A triage Bâle I, les voies, les aiguillages et postes d'aiguillage seront remplacés par un nouveau système de freinage. Ce qui cause la perte de 20 postes de travail.

La modernisation de la gare de triage de Bâle I coûte 194 millions de francs et dure environ 3 ans. La partie I de la gare de triage existe depuis 30 ans et dessert le trafic nord sud. Elle forme une plaque tournante essentielle pour le trafic de marchandises suisse et international, avec la RB Bâle II située à côté et construite dans les années 1970. En 2008, environ 226 000 wagons marchandise y ont passé.

Les voies ferrées vont être modernisées sur le plan des aiguillages. Deux des cinq postes d'aiguillage seront remplacés et les trois restants fermés. Pour cette raison 16 aiguilleurs

perdront leur place à fin avril 2012, car les signaux et les aiguillages pourront être manœuvrés à l'avenir par les opérateurs du trafic ferroviaire (ZVL) depuis les postes d'aiguillage Ouest ou Est, grâce au nouveau système « Iltis ». Une place de travail sera cependant probablement créée pour cela dans chaque poste.

Avec cela les voies de préparation seront équipés d'un nouveau système de freinage électromagnétique. Celui-ci freine automatiquement les wagons marchandise qui vont sur une bosse de débranchement, en faisant également moins de bruit que les six sabotiers actuels. « Nous devons encore vérifier dans la pratique si on peut se passer entièrement d'eux à l'avenir », dit Thomas Baldinger, directeur de la gare de triage de Bâle à *contact.sev*. Comme le système de freinage fonctionne seulement sur une surface plate, les pentes actuelles de

la zone de triage, à peine visibles à l'œil nu, doivent être aplanies. 145 000 m³ de terre seront excavés dans ce but, ce qui représente environ 4500 wagons marchandise.

Les techniques d'aiguillage et le système de freinage rendent les installations plus performantes. C'est pourquoi le nombre de voies de répartition pourra être réduit de 41 à 32. Les aiguillages, rails, traverses, ballast et soubassements de voie seront d'abord rénovés dans la partie nord, ensuite dans la partie sud. Ainsi la gare de triage peut être utilisée de manière réduite entretemps. De plus, la zone de tri sera équipée de parois de protection antibruit et d'un système de drainage séparé.

Les solutions possibles pour les personnes touchées

La suppression des 6 postes de sabotiers pourrait être résolue au travers de mises à la

retraite, explique Thomas Baldinger. Cependant, les conséquences financières dues à une retraite anticipée ne sont pas supportables pour tout le monde, à cause de la dégradation de la Caisse de pensions CFF.

A la gare de triage de Bâle, on compte aussi en moyenne chaque année 2 agents de manœuvre qui doivent être remplacés pour raisons médicales, continue Baldinger. De tels agents de manœuvre devenaient jusque là souvent responsables de la sécurité au poste d'aiguillage. Parmi les 16 qui perdent leur place, il y a aussi quelques anciens agents de manœuvre, qui seraient physiquement assez en forme pour travailler à nouveau comme employés de manœuvre. Cependant, parce qu'ils descendraient de l'échelon de fonction (EF) 7 au EF 5, ce ne serait pas très attractif, malgré les droits ac-

quis en matière de salaires. Quelques-uns pourraient poser leur candidature pour les 3 nouveaux postes d'agents de manœuvre de rangement sur les bosses (avec EF9), dit Alex Bringolf de la commission du personnel. Cependant, les chefs de manœuvre (avec EF8) seront intéressés. Deux aiguilleurs remplissent les conditions pour se former comme opérateurs du trafic ferroviaire. Presque tous pourraient devenir agents de sécurité à Securitrans.

Il y a en revanche toujours moins de places d'aiguilleurs, dit Thomas Baldinger. Des agents aiguilleurs sont recherchés cas échéant pour Brigue. En dehors des CFF, ils ont encore des possibilités d'engagement dans la branche logistique. Qui en trouve une pourrait au besoin s'en aller avant mai 2012 et un remplacement sera organisé.

Suite de la page 12

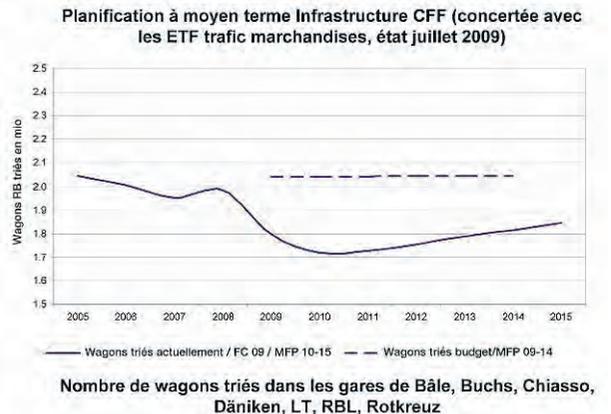
- Les équipes de manoeuvre sont en partie affectés nouvellement à différents groupes de voies.
- Le dispositif d'exploitation démarre une heure plus tard. Des 51 personnes concernées, 9 venaient du projet Nouvelle orientation et travail (NOA) des CFF et deux du NOA Crescendo (engagements à durée limitée pour les collaborateurs dès 58 ans). 6 ont été mis en retraite anticipée, 7 sont passés à la filiale des CFF Securitrans comme agents de sécurité (moins qu'espéré), et

pour 14 une autre solution a été trouvée. Ils se sont par exemple reconvertis à la gare de triage de Däniken, ou il n'y avait pas de suppression d'emplois, ou dans le trafic voyageurs, et à la gare de triage de Bâle, 5 personnes touchées restent durant la transformation et jusqu'en 2013 comme personnel de renfort engagé à durée déterminée. 9 personnes touchées comptent comme cas médicaux et doivent être réintégrés à travers «Case Management». Pour les 4 restants une solution devait encore être recherchée en mars.

Au travers des «optimisations» ce ne sont pas seulement des places qui ont été supprimées, mais aussi davantage de pression depuis sur les collaborateurs restants dans tous les métiers. «Pratiquement personne n'a échappé à ce transfert de tâches», dit Alex Bringolf, collaborateur à la gare de triage de Bâle et président de la SBV suisse Nord-Ouest. Dans plusieurs services les pauses où les collaborateurs peuvent reprendre leur souffle sont supprimées et tous sont dans la ligne de mire. Il manquait aussi des réserves pour la planification des tours, ce qui a rendu impossible d'avoir des renforts en cas de nécessité. «Quant on retire un collaborateur d'un poste, il manque ensuite à cet endroit.»

Les CFF clament qu'en dehors de la gare de triage de Bâle, il n'y a plus de grandes transformations en vue et que les sites actuels de triage correspondent aux exigences et aux besoins des entreprises ferroviaires. La tendance va ici au trafic combiné, dont le lien avec le trafic de chargement (par ex Gateway). Les innovations comme les attelages automatiques sont «un sujet européen». Sur l'axe Nord-Sud le trafic de transit génère avant tout du triage et des prestations de service (par ex sortie des wagons, changements de locomotive, assemblage de groupes de wagons) sur l'axe Est-Ouest avant tout du trafic intérieur. Le transit Est-Ouest est relativement faible.

Markus Fischer/hk



Evolution des gares de triage (RB) depuis 2008

- Légende: RB actuelles (vert)
fermée fin 2008 (bleu)
fermées en 2009 (rouge)

GARE DE TRIAGE DE BUCHS : D'UN DÉMANTÈLEMENT À L'AUTRE

A la gare de triage de Buchs, 18 places de travail ont été biffées de fin 2006 à début 2008, ceci en arrière-plan de la modernisation des gares de triage et voyageurs de Buchs pour quelque 77 millions. De plus, un nouveau système de manoeuvre et un nouveau poste d'aiguillage y ont été installés. La centrale de téléguidage de Coire a aussi pris le contrôle des rails et des signaux dans la gare voyageurs, où le service de sécurité et les postes d'aiguillage nécessitent désormais moins de monde. Pour toutes les personnes touchées, des solutions ont été trouvées et personne n'a du aller à NOA. A cause de la suppression d'offres de service pour CFF Cargo et du recul du trafic, 7 collaborateurs supplémentaires

ont perdu leur place en décembre 2009 : deux en ont trouvé une ailleurs et 5 sont des cas médicaux en cours. A l'heure actuelle, la gare de triage de Buchs offre 41 places à plein temps. CFF I-B forment là les convois de marchandise pour l'est de la Suisse à destination de l'Autriche. Dans le sens opposé, les wagons sont rassemblés pour la gare de triage de Limmattal. En plus, des services de manoeuvre et d'autres prestations viennent pour des sociétés locales et des entreprises ferroviaires (aussi du trafic voyageurs), par exemple préparation de voitures dans le trafic frontrière, accrochage et décrochage des locomotives, nettoyage, ravitaillement en eau.

Fi/hk

GARE DE TRIAGE DE CHIASSO : LA DOUCHE ÉCOSSAISE CONTINUE

L'infrastructure de la gare de triage de Chiasso a été refaite récemment. Ces investissements n'ont pas empêché des retombées négatives sur l'emploi à cause des restructurations des services douaniers, de la crise économique et de la fermeture du tunnel Monte Olimpino 2.

La gare de triage de Chiasso occupe actuellement quelque 140 employés. Un effectif en nette baisse par rapport à l'époque de sa construction à la fin des années 60. Son rôle a subit de grands changements avec, notamment, la quasi disparition des activités douanières. «Les entrepôts des douanes sont désormais loués à des entreprises de transport routier» constate amèrement

Giuseppe Lupica, mécanicien de manoeuvre et secrétaire de la section RPV Tessin. Cette quasi disparition de l'activité douanière n'est pas la seule cause des ennuis de Chiasso triage. Le transport des marchandises souffre particulièrement des conséquences de la crise économique. «Aujourd'hui, Chiasso accueille une dizaine d'opérateurs ferroviaires cargo qui n'ont malgré tout pas réussi à augmenter le volume des marchandises à transporter. Nous avons le sentiment que ces opérateurs s'achament davantage à se piquer des clients entre eux plutôt que de gagner du terrain sur la concurrence routière», analyse Ivano Realini, chef de Chiasso triage. Les problèmes géologiques du tunnel du Monte Olimpino 2, indispensable pour relier la gare de triage de Chiasso avec le réseau

ferroviaire italien, n'ont pas arrangé les choses. Ils ont provoqué la fermeture totale du tunnel depuis décembre 2008. La situation s'est heureusement rétablie cette semaine, permettant ainsi au trafic combiné de transiter à nouveau par Chiasso, après avoir été dévié via Luino et Novara durant plus d'un an.

Incertitudes pour le personnel

Toutes ces difficultés ont des répercussions sur un personnel déjà en proie à un problème démographique, puisque l'âge moyen des cheminots qui travaillent à la gare de triage de Chiasso est d'environ 55 ans. Tenant compte des prochains départs à la retraite, les CFF ont pris des mesures provisoires – transferts temporaires dans d'autres secteurs – pour éviter des suppressions de postes. «Même si

Postes en équivalent plein temps (EPT) mars 2010 / triage wagons (W) en 2009 :

- Bâle: env. 172 EPT (y compris renforts pour transformation) / env. 422 000 W triés
- Limmattal: (y compris Mülligen): env. 164 EPT / env. 632 000 W triés
- Chiasso: env. 135 EPT / 74 000 W
- Lausanne: env. 93 EPT / env. 240 000 W
- Buchs: env. 41 EPT / 70 000 W
- Däniken: env. 37 EPT / 95 000 W



Giuseppe Lupica espère que la fin de crise et la réouverture de la liaison directe vers l'Italie permettront à la gare de triage de Chiasso de sortir de son marasme.

ces efforts sont appréciés, il subsiste une certaine amertume – conclut Giuseppe Lupica. « Nous faisons tout notre possible pour favoriser le transfert des marchandises sur le rail, mais c'est comme si on voulait essayer de vider la mer avec les mains. Vivement que cette crise économique soit

derrière nous ! Et je souhaite qu'avec la réouverture du tunnel du Monte Olimpino la gare de triage de Chiasso retrouve le trafic qui nous a manqué ces derniers mois. Nous avons vraiment besoin de retrouver des perspectives positives. »

Pietro Gianolli/AC

Sections

Jeudi 15 avril 17 h 30 Hotel Bern	■ VPV Berne Assemblée de printemps	Vision 2010 – comme points centraux de cette assemblée: quelle continuation pour le VPV Berne et «Un coup d'œil dans les coulisses des caisses de pensions» (exposé de Markus Hübscher, directeur de la Caisse de pensions CFF).
--	--	--

Votre comité

Vendredi 16 avril 14 h 30 Salle des Vignerons du Buffet de la Gare à Lausanne	■ LPV Vaud et Bas-Valais Assemblée générale de printemps	Vous êtes cordialement invités à participer à l'assemblée de printemps de notre section. Elle sera suivie d'une collation (inscription préalable). L'ordre du jour a été envoyé à tous les membres. Nous comptons grandement sur votre participation.
--	--	---

Votre comité LPV

Lundi 19 avril 19 h Fribourg Dépôt de Chandolan	■ VPT-TPF réseau urbain Assemblée générale de printemps	Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.
---	---	---

Le comité

Jeudi 22 avril 17 h Lausanne Salle des Vignerons du Buffet de la Gare	■ VPV Lausanne Assemblée générale	Assemblée selon ordre du jour envoyé par courrier. Invité: Nick Raduner, vice-président SEV, qui viendra nous informer sur les questions concernant la CCT.
---	---	---

Le comité

Jeudi 22 avril 20 h 15 Clarens Réfectoire de l'atelier 2 ^e étage	■ VPT VMCV Assemblée générale de printemps	Tous les collègues libres ou en congé, ainsi que les retraités, sont cordialement invités à participer à cette assemblée. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.
--	--	---

Le comité

Samedi 24 avril 18 h Bussigny Hôtel de Ville	■ RPV Lausanne Assemblée générale 2010	L'ordre du jour et la feuille d'inscription sont affichés dans le local de la manœuvre.
--	--	---

Le comité

Mercredi 28 avril 18 h 30 Café du Cerf, Tramelan	■ Section VPT du Jura (CJ – Mt Soleil) Assemblée générale de printemps	L'assemblée aura lieu en présence de Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical. A l'ordre du jour figurent les comptes 2009, les revendications SEV 2010, les objectifs CJ (CCT, etc.), les autres affaires CJ (Labora), le prix SEV et diverses élections pour le comité. Une collation sera servie après l'assemblée. Merci de vous annoncer auprès du caissier Jérôme Mugny (079 746 21 05) jusqu'au samedi 24 avril midi. Les insignes du 1 ^{er} Mai Interjurassien (à Saignelégier) seront également à votre disposition.
---	--	---

Le président ad interim: JF Milani

Pensionnés

Jeudi 22 avril 9 h 45 à la gare d'Estavayer-le-Lac Horaire: dép. Fribourg 9 h 03, dép. Payerne 9 h 30	■ PV Fribourg – Commission d'animation Visite de l'usine ELSA à Estavayer-le-Lac. Inscriptions: jusqu'au vendredi 16 avril au plus tard (max. 40 personnes) en précisant si vous participez au repas, auprès de Marguerite Michel, tél. 026 475 17 62 ou par e-mail: maggy.michel@bluewin.ch	Chaque participant est responsable de son titre de transport. Parking devant le Buffet de la Gare pour ceux qui viennent en voiture. De la gare, 10 minutes à pied pour rejoindre l'usine Elsa. Visite de 10 h à 12 h 15 avec café croissant, apéritif. Pour ceux qui le désirent (à préciser lors de l'inscription), repas de midi en commun au Buffet de la Gare d'Estavayer-le-Lac au prix de 25 fr. Menu: salade paysanne, rôti de bœuf braisé, légumes de saison, gratin dauphinois, coupe Jacques (fruits et glace).
---	---	--

La CA

Mardi 27 avril Dès 14 h Bienne Restaurant Olympia	■ Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Bienne romande	Pour participer à notre traditionnelle sortie, veuillez vous annoncer jusqu'au 24 avril auprès de: Jacques Rüfenacht, tél. 076 210 11 09.
---	---	---

Votre dévoué serveur: Jacques

Mercredi 28 avril Rendez-vous à la gare de Lausanne, quai n° 1 Départ du train à 10 h 20	■ PV Vaud Sortie de printemps Prix: 50 francs qui seront encaissés durant le trajet. Les membres ayant 80 ans dans l'année auront droit à une petite attention. Comme d'habitude, vous vous munirez de votre carte annuelle de transport, d'une carte journalière ou d'un billet à demi-prix.	Notre sortie de printemps nous conduira à Wohlen, près de Berne. Nous prendrons le train depuis Lausanne, et ensuite le car postal à Berne, qui part de la gare postale située à 5 minutes à pied. Nous serons accueillis peu avant midi par la famille Tschannen dans leur restaurant, à l'allure de grande ferme emmenthaloise. Nous y dégusterons une «Bernerplatte» arrosée d'un coup de rouge ou de blanc, après avoir pris un petit apéro sur la terrasse si le temps le permet. Retour dans l'après-midi, avec départ du car postal à 15 h 38 et arrivée à Lausanne à 17 h 15. Inscriptions jusqu'au 22 avril, par carte postale mentionnant nom et prénom, adressée à Albert Blondel, ch. du Ravin 16, 1012 Lausanne ou par courriel: bebert.blondel@bluewin.ch.
---	---	---

Albert Blondel

Jeudi 29 avril Gare de Neuchâtel, 8 h 30	■ PV Neuchâtel Sortie pédestre Pour les non-marcheurs, départ de Neuchâtel à 11 h 01 – Ins 11 h 16 / 11 h 33 – Hagneck 11 h 49	Notre randonnée de printemps se déroulera au sud du lac de Bienne. Départ de La Chaux-de-Fonds 7 h 42, de Neuchâtel 8 h 33. Bus Ins-Vinelz Post. Titres de transport individuels. Itinéraire pédestre: Vinelz (478 m) – Hofmannsfue (538 m) – Lüscherz (434 m) – Barrage de Hagneck (433 m) – Pont de Hagneck (450 m). Temps de parcours: 2 heures (7 km). Dîner à 12 h au Restaurant Brücke. Menu: soupe bernoise, salades diverses, viande hachée, garniture de légumes, pommes purée et cassata au maraschino. Prix: 35 fr. Après-midi: promenade facultative jusqu'à Täuffelen (45 minutes). Retour par Bienne. Inscriptions auprès d'Yvan Renevey, Bellevaux 26, 2000 Neuchâtel, tél. 032 725 62 88 jusqu'au samedi 24 avril à 10 h, e-mail: renevey@net2000.ch
---	---	--

Le comité

■ PV Fribourg

Que du bonheur !

Ce mardi 30 mars 2010, c'est une centaine de joyeux collègues souvent accompagnés de leurs épouses qui se sont réunis à l'hôtel NH à Fribourg pour l'assemblée annuelle de printemps. Quelle joie de retrouver des collègues de boulot, de pouvoir sympathiser et papoter.

Notre président Jean-Pierre Neuhaus salue tout son monde, particulièrement la présidente du Grand Conseil, madame Solange Berset, nos anciens présidents Hans Willy, Camille Meyer et leurs épouses.

Après l'acceptation du PV de la dernière assemblée, c'est au tour de Madame Berset de nous entretenir de la politique en général et principalement de celle de notre canton. Les restrictions envisagées par notre grand argentier, tout spécialement envers les transports publics nous causent beaucoup de soucis. Nous, retraités du rail, avons de la peine à comprendre les nouvelles directives émises par le service commercial.

Les cartes journalières émises par les communes ayant trop de succès, non seulement on augmente leur prix, mais on les rend va-

lables seulement après 9 h 00 du lundi au vendredi. Comment effectuer un voyage d'agrément avec une carte journalière valable seulement après heures au départ d'un village desservi sporadiquement par bus ou autres transports publics ? Les CFF invoquent l'augmentation constante des ventes de cartes journalières « communes » et qu'elles ont atteint une dimension qui concurrence fortement l'assortiment standard pour prendre ces mesures de restriction. Fiers de notre ancien métier et de nos moyens de transport publics, tout spécialement le rail, la plupart d'entre nous ont fait de la propagande pour ces cartes et maintenant on nous dit : stop, il y en a trop ! A n'y rien comprendre.

La vie continue et notre assemblée aussi. Notre caissier Francis Lambert nous communique son rapport des mutations. Depuis notre dernière assemblée, six membres nous ont quittés pour un monde meilleur, honorés par un moment de recueillement. Cinq nouveaux membres et un transfert ont rejoint nos rangs. « malheureusement nous enregistrons trois démissions. Notre effectif est de 368 membres.

Notre visiteuse aux malades nous fait un rapport détaillé de ses visites tellement appréciées. Notre caissier présente des comptes précis et

même en chiffres noirs, ceci grâce à la générosité de la section et ils ont été fort applaudis et approuvés par les réviseurs des comptes. Le nouveau suppléant à la commission de gestion est notre collègue André Bise. A tout seigneur tout honneur, notre président présente un rapport relatant les conflits, les tragédies humaines, les crises financières en Suisse, dans le monde et j'en passe. Il n'oublie pas la restructuration de notre SEV, la nomination de notre président central Ricardo Lorétan, et nos nombreux problèmes non résolus. Il se plaît à remercier les membres de son comité, sans oublier notre chère visiteuse aux malades Madame Eveline Lambert ; notre commission d'animation Charly Humbert et Jean-Bernard Michel. C'est vrai qu'il fait bon vivre dans cette ambiance amicale de notre section.

Au chapitre des communications, nous informons nos membres des prochaines manifestations organisées par la section ou par la commission d'animation. L'assemblée décide à l'unanimité de soutenir l'association des communes fribourgeoises dans sa lutte pour maintenir la validité actuelle des cartes journalières des communes.

Le secrétaire M. Kolly

■ PV Genève

Assemblée

Assemblée de section du mardi 16 mars 2010. Présents 65, excusés 11. Statistique : décès 20, admissions 6 (mises à la retraite) et 5 dames (devenues veuves, elles ont continués le sociétariat SEV).

Notre « unique » bulletin de virement/versement comporte – en autres – une case à cocher « cotisation » : cette rubrique ne concerne que quelques membres (pour la très grande majorité d'entre-vous la cotisation SEV-PV est retenue directement sur la pension).

Atupri caisse-maladie a envoyé (sèchement) les pensionnés « à la balance » lors d'une discus-

sion sur un éventuel rabais de contrat collectif SEV ! C'est un peu la même règle chez les autres assureurs. (De Bob: le refrain des coûts de la santé élevés des vieux ! facile la rengaine. Le pensionnaire d'un EMS, il maîtrise quels coûts de la santé !! Si, oui, imaginez la hauteur du matelas des économies, vertige garanti).

FVP: nous avons reçu des CFF le bon d'une valeur de 66 francs (le bon n'est pas nominatif !)

CPS : 2004 dernière compensation du renchérissement, la prochaine... à la saint-glinglin, mais noooooon ! j'ai entendu siffler 2019 ?

La sortie de section, vendredi 28 mai 2010, aux Diablerets (délai d'inscription 20 mai, par bulletin de virement/ ver-

sement «SEV Section PV de Genève 1219 Châtelaine» compte 12-11680-3, prix fr. 50.- par personne).

Rappel utile de Bernard Demierre (vice-prés. CC-PV), à nos veuves surtout : dans cette situation, vous aurez droit à la rente de viudedé (2/3 de la rente annuelle du défunt) + la rente de veuve de l'AVS (maximum fr. 1824.-/mois). Avec un loyer élevé et les primes d'assurances-maladie, en soustraction des deux rentes, vous pourriez approcher – et plus – des besoins vitaux minimum. Cette personne pourrait avoir un droit aux prestations complémentaires (PC).

Moralement, il ne faut surtout pas mélanger PC avec aumône ! (cris de Bernard).

Bob

■ ZPV Fribourg

Ne pas baisser les bras

L'assemblée générale des membres de la section ZPV Fribourg s'est tenue le 18 mars à la salle des cours à Fribourg. Daniel Mollard, président de section, salue la présence d'un maximum de collègues libres ou en congé. Six retraités et deux invités nous



Le président Daniel Mollard.

font l'honneur d'être parmi nous. Une minute de silence est observée en mémoire de nos chers disparus durant l'année écoulée. Dans son rapport, le président nous fait quelques remarques. Pour assainir la caisse de pension ce n'est pas aux cheminots de passer à la caisse et ce n'est probablement pas fini. Ce n'est pas à nous de payer pour la mauvaise gestion. M. Merz a attendu trop longtemps pour régler cette injustice mais il est très rapide pour venir en aide à ses amis les banquiers. La droite est décidée à réduire les prestations sociales AVS, AI et le droit au chômage. Ne nous reposons pas sur nos lauriers mais continuons à lutter. Au CFF, on parle de rationalisation, d'organisation, on nous demande toujours plus tout en sabotant les acquis.

Des informations nous sont données pour des cours SEV ou Movendo à notre dis-

position et gratuits pour les membres. Un collègue membre de la CoPe qui s'investi pour nous a été victime d'actes de malveillance et d'insultes sur son lieu de travail. Il a retrouvé son armoire souillée. C'est intolérable d'en arriver là. Si des cheminots ne sont pas d'accord avec des membres qui nous défendent qu'ils viennent nous le dire en face. Notre président est nommé pour le poste de remplaçant au comité central. Le poste de responsable adjoint des roulements de section est attribué à Félix Bader.

Thomas Säggerer membre de la CoPe nous donne quelques informations sur l'accompagnement à deux agents: cela veut dire un chef de train et un contrôleur pour effectuer les mêmes trains durant toute la journée. Avec ce nouveau concept, peut-être quelques nouvelles places de travail vont peut-être être créés. Une demande est faite pour que les cours facultatifs soient organisés dans les centres pour diminuer le temps de parcours. Certains collègues ne sont pas en possession d'un abonnement générale. Pour eux la demande est de reconnaître la lettre de convocation au cours comme titre de transport.

Juan Fouad relève la bonne camaraderie au sein de la section. Merci aux organisateurs pour les départs en retraite des collègues.

Daniel clos cette assemblée en donnant la suite du programme tout en nous souhaitant un bon retour dans nos foyers.

Le secrétaire:
Jean Marc

DÉCÈS

Aeby Marcel, chef de manœuvre retraité, Fribourg, décédé le 30 mars dans sa 83^e année. Membre PV Fribourg.

Bonjour Charles, chef d'équipe de manœuvre retraité, Lausanne, décédé le 4 avril dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Jaquier Daniel, monteur LC retraité, Crissier, décédé le 31 mars dans sa 82^e année. Membre PV Vaud.

Mottet Eliane, Le Locle, décédée le 20 mars dans sa 76^e année. Membre PV Neuchâtel.

Roy Jean-Daniel, maître-artisan, Lausanne, décédé le 24 mars dans sa 58^e année. Membre PV Vaud.

Schilter Willy, mécanicien retraité, Genève, décédé le 28 mars dans sa 85^e année. Membre PV Genève.

Weber Raymund, chef de train, décédé le 5 mars dans sa 51^e année. Membre PV Valais.

Personnel CFF Cargo des sous-fédérations SBV et VPV

Collaboration à Bâle

Les deux sous-fédérations VPV et SBV passent à l'acte. Elles ont décidé de collaborer pour les membres Cargo de la Porte d'Alsace (Cargo E-Tor) à Bâle.

Après de longs travaux préparatoires et des consultations, la Communauté de travail Cargo E-Tor (ci-après CoTra, collaborateurs et collaboratrices Cargo de la Porte d'Alsace à Bâle) a été constituée le 15 mars pour les membres des deux sous-fédérations SBV et VPV. La décision de collaborer à l'avenir est née pour ces deux sous-fédérations de la constatation que les membres et collaborateurs de l'E-Tor ont les mêmes problèmes et préoccupations et que de nombreux membres SEV ne savent pas vraiment de quelle sous-fédération ils font partie. Il y avait aussi de plus en plus de membres actifs qui souhaitaient une collaboration plus étroite entre les deux sous-fédérations.

Après une introduction par le président de la SBV Cargo Bâle Christoph Fiechter où il a décrit l'histoire, l'organisation et la situation actuelle, les membres réunis en présence des deux directions de la VPV et de la SBV ont discuté à fond des questions ouvertes, de comment la CoTra devrait être organisée pour être utile aux membres, de la résolution des problèmes statutaires et de ce qui se passera après la constitution de la CoTra. Le projet

d'une convention ad-hoc entre les deux sous-fédérations a été mis en discussion et approuvé à l'unanimité. La désignation du nouveau comité de la CoTra a présenté quelques difficultés. Chris-

toff Fiechter et Peter Wermuth s'étaient mis à disposition dès le début pour les postes de président et de trésorier. Urs Zeder sera l'homme de liaison avec la Commission du personnel. Il manquait encore un ou une secrétaire et un membre supplémentaire. Après quelques flottements dans l'assistance, le comité a finalement pu être constitué au complet.



Bureau CFF Cargo sur le site de la Porte d'Alsace (E-Tor) à Bâle.

D'importants démantèlements et restructurations à CFF Cargo

Après l'assemblée constitutive, Daniel Eigenmann, chef du personnel Cargo, a pris la parole au sujet de la nouvelle réorganisation de CFF Cargo qui angoisse beaucoup le personnel. Il ne nous a appris que peu de choses nouvelles. À tout le moins, les participants ont eu un aperçu des mobiles de la nouvelle stratégie d'entreprise. Beaucoup d'éléments sont encore au niveau des réflexions et doivent être vérifiés, a expliqué Daniel Eigenmann. Il est bien conscient que l'insécurité au sujet des places de travail, qui dure depuis très longtemps, est pesante pour les collaboratrices et collaborateurs et qu'ils ont le droit de connaître leur avenir le plus rapidement possible et avec certitude. Toutefois ce ne sera que vers l'été que des

Cargo de chercher et de trouver dans les autres divisions et domaines des CFF des solutions pour les personnes concernées. Le transfert à NOA devrait toujours constituer la solution ultime. Les participants ont trouvé la prestation de Daniel Eigenmann correcte et franche, malgré ses mauvaises nouvelles.

Le travail commence pour la CoTra Cargo E-Tor

La CoTra se met immédiatement au travail et prend en charge la représentation des droits et des intérêts des membres de la Porte d'Alsace – et de ceux qui voudront encore le devenir. Les idées et les propositions au comité sont les bienvenues ! Dès que les choses se concrétiseront du côté de Cargo, les membres seront régulièrement informés. Des meetings seront organisés.

Les membres du comité sont à disposition dès maintenant pour les problèmes de droit du travail et pour ce qui vous préoccupe. Des gens qui voudraient s'engager activement dans la Communauté de travail tomberaient à point ! Adressez-vous à Christoph Fiechter (SBV) et Martin Winter (VPV).

Elisabeth Jacchini/SA

Comité central RPV

Ils sont toqués avec leur ToCo

La séance de deux jours du Comité central et de la Commission centrale de la sous-fédération RPV a été entièrement placée sous le signe de la CCT 4. Elle s'est déroulée les 11 et 12 mars à Emmenbrücke.

Les délégués à la Conférence CCT ont fait un rapport détaillé sur leur récente séance. La RPV est sceptique au sujet du nouveau système de salaire des CFF nommé ToCo. Il n'y a que peu de personnes que le connaissent et on ne peut pas encore faire confiance à la nouvelle direction des CFF, par manque d'expérience dans les négociations. Lors-qu'on lit les déclarations des CFF au sujet des négociations salariales (« revendications exagérées », « prochaines négociations sur une base réaliste ») ou celles qu'ils font sur l'ancien système salarial apparemment « périmé », on a de la peine à croire que ToCo pourrait avoir quelque chose de bon pour les gens de la manoeuvre. Les CFF peignent le diable sur la muraille au cas où ToCo serait refusé. Il y a encore beaucoup de choses à améliorer pour qu'il soit accepté !

Le Comité central a réfléchi sur l'attitude à adopter si de nouvelles suppressions de

postes de travail surviennent à la manoeuvre. Le recrutement également a fait l'objet de discussions animées. La RPV présente un fort degré d'organisation avec 85% de tous les gars de la manoeuvre mais il reste encore des individus qui ne sont pas syndiqués, des « resquilleurs ». Le Comité central a encore approuvé les comptes annuels, le budget 2011 et les adaptations du règlement de gestion rendues nécessaires par les nouvelles structures RPV, à l'intention de l'Assemblée des délégués (AD). On cherche en outre un nouveau membre pour la Commission centrale. Celui ou celle qui s'intéresse doit s'annoncer au président central RPV ou à son président de section – si possible avant l'AD afin que celle-ci puisse procéder à l'élection.

Journée de formation

La journée de la manoeuvre Plateau/ Suisse orientale aura lieu le 17 avril; l'orateur sera Giorgio Tuti. La journée de formation sur le thème de la CCT a été reportée du 29 mai au 16 octobre. Un grand merci à Fritz Zimmermann de la section Suisse centrale pour l'organisation de ces deux journées intéressantes

Comité central RPV

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Hélène Koch, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch. Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

Announces: Kretz AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOLPRINT, Subingen; www.solprint.ch (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le jeudi 29 avril.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 22 avril à 10 h.

COMITÉ

Le comité de la Communauté de travail Cargo E-Tor:

Christoph Fiechter, SBV, président; Martin Winter, VPV, vice-président; Susanne Zappa, VPV, secrétaire; Peter Wermuth, SBV, caissier; Urs Zeder, SBV, personne de liaison avec la CoPe; Armin Fuchs, VPV, se met aussi à disposition comme personne de confiance, hors comité.

28 avril : Journée mondiale sur la sécurité et la santé au travail

Le travail tue 2,2 millions de personnes chaque année

Des travailleurs, des employeurs, des gouvernements, en collaboration avec l'Organisation Internationale du Travail (OIT), célèbrent partout dans le monde cette journée avec l'objectif commun de promouvoir la « culture de la sécurité ».

Depuis 1996, chaque année, le 28 avril, le mouvement syndical mondial rend hommage aux victimes des accidents et des maladies du travail. C'est en 2003 que le BIT a entrepris d'observer une « Journée mondiale pour la sécurité et la santé au tra-

vail » en mettant l'accent sur la prévention des accidents du travail et maladies professionnelles.

La sécurité en chiffres

A l'occasion de cette journée, le BIT a publié un rapport « La sécurité en chiffres » qui montre que 2,2 millions de travailleurs dans le monde meurent chaque année dans le cadre de leur travail, à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, soit 5'000 personnes par jour ...

Accidents et maladies

D'après une nouvelle estimation du BIT les accidents du travail et les maladies professionnelles causent la mort de deux millions de per-

sonnes chaque année, et le risque professionnel est en augmentation du fait de la rapide industrialisation de certains pays développés.

D'après cette évaluation, le risque de maladie professionnelle serait aujourd'hui le plus grand danger auquel seraient exposés les travailleurs sur leur lieu de travail. En effet, ces maladies tuent 1,7 million de personnes par an, ce qui donne un rapport de quatre décès causés par une maladie professionnelle pour un décès causé par un accident.

Il ressort des dernières estimations du BIT que, en plus des décès liés au travail, il se produit chaque année près de 268 millions d'accidents du travail non

mortels, qui sont suivis d'au moins trois jours consécutifs de congé, sans compter les 160 millions de nouveaux cas de maladies professionnelles qui sont enregistrés chaque année. L'OIT a déjà estimé à près de 4 pour cent la part des indemnités et absences du travail dues aux accidents du travail et aux maladies professionnelles dans le PIB mondial.

Les maladies et le travail

Les maladies professionnelles les plus courantes sont légion: cancers provoqués par une exposition à des substances dangereuses, affections musculo-squelettiques, maladies respiratoires, perte de l'audition, maladies circulatoires, maladies contagi-

euses causées par une exposition prolongée à des agents pathogènes, et bien d'autres encore. Dans beaucoup de pays industrialisés où le nombre des décès causés par un accident du travail a diminué, le nombre des décès causés par une maladie professionnelle, comme l'abestose, est lui, au contraire, en augmentation. A en croire cette évaluation, l'abestose serait à l'origine de 100'000 morts par an. Parallèlement, rien que dans le secteur agricole, qui emploie à lui seul la moitié de la main-d'œuvre mondiale, on enregistrerait déjà près de 70'000 décès par an pour cause d'empoisonnement dû à l'usage de pesticides.

BIT



www.travys.ch
info@travys.ch
024 424 10 70

Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix
Le plus beau parcours ferroviaire du Jura vaudois



Voiture-restaurant
« La Traverse »

Location pour les groupes sur réservation



Café croissant ou apéritif servi durant le trajet
ou
repas servi à la halte de « **Trois-Villes** » :
point panoramique avec belle terrasse aménagée

(Sur demande: offre forfaitaire incluant la visite guidée d'un musée de boîtes à musique et automates: CIMA ou musée Baud)



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV mit gegen 50'000 Mitgliedern sucht per 1. Juni 2010 oder nach Vereinbarung eine/n

Koordinator/in Politik und Public Relations 80 %

Als unsere neue Mitarbeiterin/our neuer Mitarbeiter werden Sie sich vor allem mit den politischen Geschäften auf eidgenössischer Ebene befassen, die einen Bezug zu den Angestellten im öffentlichen Verkehr haben. Sie verfolgen die Verkehrspolitik und Bereiche, die eng mit dem öffentlichen Verkehr verbunden sind und informieren die internen Gremien. Sie vertreten den SEV in verschiedenen Organisationen, Gremien und Behörden im verkehrspolitischen Bereich. Sie verfassen Stellungnahmen im Rahmen von Vernehmlassungen, redigieren Texte für die Mitgliederzeitungen, bereiten Aktionen vor und sind für die Kontakte zu Parlamentsmitgliedern und der Bundesverwaltung zuständig. Lobbying ist für Sie kein Fremdwort.

Für diese abwechslungsreiche und interessante Tätigkeit setzen wir politische und gewerkschaftliche Erfahrung und allenfalls Berufserfahrung in einer Non-Profit-Organisation in einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs voraus.

Sie können sich durchsetzen, arbeiten selbstständig, sind initiativ, flexibel und bereit, sich mit grossem Engagement für das Wohl unserer Mitglieder einzusetzen. Ihre Muttersprache ist Deutsch, Sie können sich in der französischen Sprache verständigen. Der Arbeitsort ist Bern. Als Stabsmitarbeiter/-in sind Sie direkt dem Präsidenten SEV unterstellt.

Nähere Auskunft erteilt:

Giorgio Tuti, Präsident SEV, unter der Telefonnummer 031 357 57 57.

Sind Sie interessiert? Frau Ursula Lüthi, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige schriftliche Bewerbung bis am 30. April 2010 entgegen.

SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, ursula.lueithi@sev-online.ch

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

Angle droit

Embouti dans un giratoire

L'exemple suivant, tiré du quotidien de la protection juridique, montre une fois de plus que cela vaut la peine de se défendre contre des reproches injustifiés.

D'abord condamné pour inattention au volant après s'être fait rentrer dedans par une voiture, un chauffeur de bus a été ensuite acquitté.

En juillet 2009, Fred X (nom modifié) roule dans un giratoire avec son bus articulé dans le trafic urbain de midi. Alors qu'il y est engagé à peu près à moitié, il sent soudain une secousse et voit dans son rétroviseur, qu'une voiture est rentrée dans la partie arrière du bus. Personne n'est blessé. Cependant il y a pour environ 5000 francs de dégâts à la voiture et au bus, selon le rapport établi par la police. Durant l'audition, la conductrice Y dit que le bus lui a cou-



pé la priorité. Fred dit au contraire qu'il a vu uniquement des voitures qui lui laissaient la priorité. C'est seulement après la collision qu'il a vu celle d'Y. Suite à cela, la police les dénonce les deux pour inattention au volant (art. 31 de la Loi sur la circulation routière).

Fred fait une demande de protection juridique auprès du SEV, et un avocat est désigné pour le soutenir. En septembre, Fred et Y écotent d'une ordonnance de condamnation. Fred fait recours – au contraire de Y – et il est convoqué par le juge en janvier 2010.

Y, également convoquée, soutient être entrée dans le giratoire avant le bus. Elle a dû s'arrêter à cause du bus, et alors qu'il se rapprochait, elle ne pouvait pas reculer parce qu'une autre voiture se trouvait directement derrière elle. Avant la collision, elle aurait encore klaxonné deux fois.

Témoïn essentiel

Un témoin a cependant contredit cette version, selon laquelle le bus lui a laissé la priorité. Dans le giratoire. Il a vu l'automobiliste Y juste avant la collision seulement, et elle aurait eu, à son avis la possibilité de reculer, afin d'éviter la collision. Sa voiture immobile aurait été frôlée par le bus et c'est seulement ensuite qu'elle aurait klaxonné.

Finalement, le juge libère Fred de toute charge, parce

que de nombreux éléments laissent à penser qu'il s'est engagé avant Y dans le giratoire. Il a été calculé, que le bus était déjà depuis environ 14 secondes dans le giratoire au moment de la collision. Le juge a également décrété que Fred n'était pas obligé de contrôler en continu dans son rétroviseur si les véhicules derrière lui se comportaient correctement, étant donné qu'il devait aussi observer la route dans la direction où il roulait.

Suite à cet acquittement, la commission cantonale pour les mesures administratives en matière de circulation a annulé l'avertissement pour imprudence qu'elle avait d'abord prononcé contre Fred.

Protection juridique SEV/hk

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

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

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

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

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

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

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

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

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



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

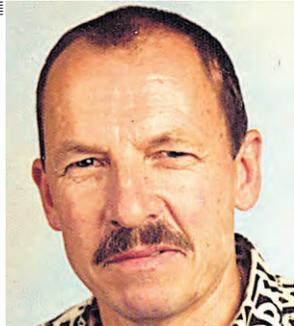
Nom/Prénom :	Recruté par :
Rue/Numéro :	Nom/Prénom :
NP/Localité :	Adresse :
Tél. (prof.) :	Localité :
Tél. (privé) :	Tél. :
Date/Signature :	

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

Promenade à travers l'ancienne région d'Expo 02, en passant par une réserve naturelle et une région historique

Traverser la frontière des langues à pied

Hans Moser a travaillé au secrétariat central du SEV à Berne jusqu'à sa retraite, qu'il savoure à Portaban, en face de Neuchâtel. Sa proposition de balade nous mène vers le Vully voisin.



INFO

Liaisons pour Morat et Sugiez : les horaires de bateau et de car postal ne sont malheureusement pas très fournis et une planification soignée de la promenade est indispensable. On peut tout aussi bien la faire dans le sens inverse, avec un départ à Praz. Le trajet fait environ 10 km, avec une montée de 200 mètres, ce qui fait un temps net d'environ trois heures de promenade. Le Trans Swiss Trail 1 mène également de Morat au Vully.

Beaucoup ont gardé le meilleur souvenir de l'Arteplage de Morat d'Expo 02: à côté de la présentation «Un Ange passe» l'église dans les Cabanes c'est avant tout la vue sur le Monolithe, un dé qui flottait sur le lac qui attirait l'attention. A l'intérieur, on y contemplant le Panorama de Morat. A travers sa fente à travers la paroi, on pouvait aussi contempler les environs: de la scène de la bataille de Morat d'un côté au Mont Vully de l'autre.

La promenade d'aujourd'hui nous fait partir de la petite ville historique de Morat et

nous amène à parcourir le rivage du lac de Morat dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour qui en a envie, la promenade sur le mur d'enceinte de la ville permet de se replonger un peu dans l'époque d'Adrians von Bubenbergr. Durant notre trajet, nous arrivons d'abord au petit village de Muntelier que de nombreux cheminots connaissent, parce que le centre de formation de Löwenberg des CFF y est situé. Bientôt nous nous retrouvons dans une forêt appelée « Chablais ». Cette réserve naturelle est l'habitat de nombreux oiseaux d'eau. En combinant les sentiers et les pistes cyclables qui mènent à travers la forêt, on peut rester près du lac et se baigner n'est pas interdit. Les panneaux explicatifs nous initient aux secrets de la nature.

De l'autre côté de la forêt se trouve le village de Sugiez. C'est ici que nous traversons le canal de la Broye, et la frontière des langues avec. On arrive au Mont Vully en traversant un coteau de vignes.

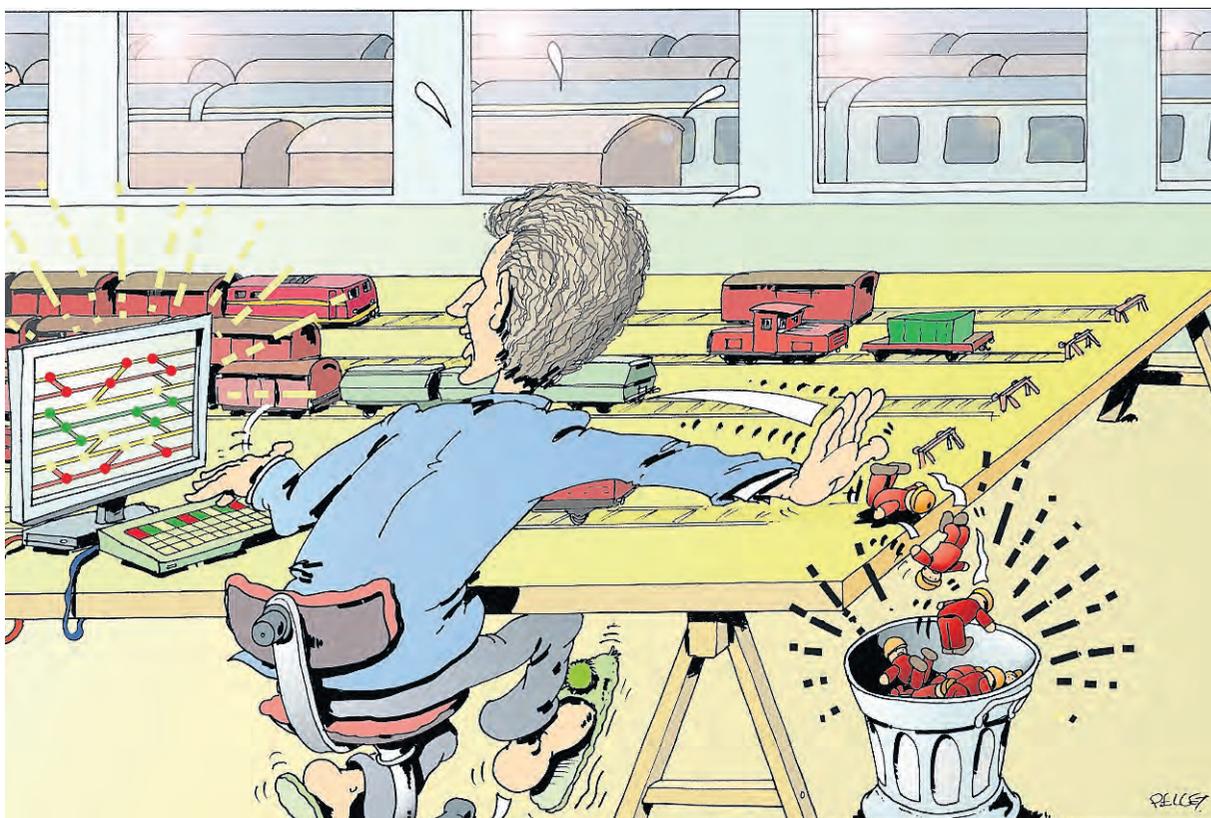
L'escalier de 126 marches fait vraiment suer, mais la récompense nous attend en haut: une vue magnifique sur les Trois Lacs, le Jura et la chaîne complète des Alpes. Il y avait dans un passé lointain un Oppidum celtique ici; dont on a découvert les vestiges en 1962. Si nous allions un peu plus loin,

nous pourrions aussi examiner les ruines d'une forteresse de la Première Guerre Mondiale. Cependant nous prenons à nouveau gauche vers le Lac de Morat et arrivons à Praz, d'où nous rejoignons Morat par bateau, ou Sugiez avec le car postal.

pan/hk



PELLET PIOCHE: L'AVENIR DES AGENTS DE MANOEUVRE S'ASSOMBRI AVEC L'AUTOMATISATION



IL Y A 50 ANS

Hommage au général Guisan

Porte-parole du personnel des transports publics, la SEV peut se permettre, en présence du deuil qui frappe l'ensemble du pays, de rappeler que l'expression « soldat du rail » était loin de n'être qu'un lieu commun pour le général. Bien au contraire, en utilisant cette tournure de phrase, il exprimait une réalité importante. Pendant la période de mobilisation, le général Guisan a, plus d'une fois, relevé ouvertement l'effort fourni par les cheminots, au service de l'armée et du peuple. Ayant rapidement saisi l'importance de l'attitude des organisations syndicales pour la défense nationale, il témoigna à leur égard de beaucoup de compréhension.

Droits des migrants

Les Kosovars ont droit à la retraite

Par sa décision de ne pas prolonger la convention de sécurité sociale avec le Kosovo, le Conseil fédéral discrimine des milliers de personnes qui vivent et travaillent en Suisse depuis des années. Cette décision touche 170 000 ressortissants du Kosovo qui souhaiteraient passer leur retraite au Kosovo. Le syndicat Unia a lancé une pétition adressée au Conseil fédéral et au Gouvernement kosovar pour qu'ils entament des négociations pour mettre fin à cette situation intolérable.

La convention de sécurité sociale règle le versement des prestations suivantes: assurance vieillesse et survivants (AVS), rente d'invalidité (AI),

maladie et maternité, accidents de travail et maladies professionnelles et allocations familiales.

En l'absence de convention, les intéressés ne peuvent percevoir les prestations susmentionnées qu'à condition d'être domiciliés en Suisse. Il s'agit d'une grave discrimination envers des personnes ayant travaillé dur toute leur vie. Car il importe qu'elles aussi aient le droit de décider librement, au terme de leur vie active, où elles souhaitent passer leur retraite. De même, les personnes venues travailler en Suisse n'auront plus la possibilité de soigner pendant leur retraite leurs proches âgés res-

tés au Kosovo. Les enfants sont aussi pénalisés. Sans convention de sécurité sociale, les allocations pour enfants ne peuvent être expor-



Les migrants doivent tous avoir les mêmes droits sociaux.

tées. D'où la nécessité, pour les travailleuses et travailleurs originaires du Kosovo, de faire venir leurs enfants en Suisse. Or la loi sur les étrangers interdit le regroupement familial après l'âge de 14 ans. Ainsi, la dénonciation de la convention entraînera une baisse dramatique de salaire pour les parents concernés.

Unia invite le Conseil fédéral et le Gouvernement kosovar à entamer immédiatement des négociations en vue du renouvellement de la convention de sécurité sociale et à prolonger la convention existante jusqu'à l'aboutissement de ces négociations.

www.unia.ch

Section PV Neuchâtel

Le plein d'activités pour les retraités

Cinquante collègues se sont retrouvés le 9 février 2010 aux Geneveys-sur-Coffrane pour l'assemblée générale de la section. Le président Jean Senn leur souhaite la bienvenue et adresse une pensée amicale aux collègues malades. Après avoir fait le tour de la situation actuelle en Suisse et dans le monde, nous passons à l'ordre du jour.

Mutations

Membre décédé: Aloïs Schmid, Neuchâtel. Nouveau membre: Bernard Devaux, Dombresson. Démission: Ernest Girardin, Le Locle. Effectif de la section: 362 membres.

Correspondance et communications

Le 3 février, rencontre des présidents de section de l'Arc jurassien à Neuchâtel. Seize membres présents: quatre des CFF et douze des compagnies privées. Tour d'horizon des problèmes actuels (Cargo, Infrastructure), il s'avère qu'il n'y a pas eu de progrès en matière sociale.

Concernant la Caisse des pensions CFF, le dossier n'avance pas beaucoup. Il fait la navette dans les couloirs du Palais fédéral.

Le bon de 66 francs sera distribué en 2010... pas d'autres nouvelles concernant les réductions FVP.

Visites des malades, anniversaires et jubilaires

Les visiteuses et visiteurs sont remerciés pour les nombreuses visites effectuées dans le canton.

Rapport annuel 2009

La crise financière et l'effondrement de l'industrie automobile provoquent des difficultés et du chômage dans tous les pays. On soutient cette industrie à coups de milliards et les transports publics doivent monter aux barricades pour glaner quelques millions. Notre entreprise – les CFF – va bien, le trafic voyageurs dépasse tous les objectifs.

L'effectif de notre section reste stable. Membres jubilaires: 92, dont un collègue de 101 ans et un autre de 102 ans. Seize diplômés d'honneur ont été remis aux membres méritants.

Le comité s'est réuni trois fois et les trois assemblées de membres se sont déroulées à l'Hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane. La

sortie de printemps à Montmollin, la course annuelle au Salève et la sortie d'automne à La Sagne furent des succès.

Rapport du caissier

Premier rapport du nouveau caissier Y. Renevey. La situation financière de la section est bonne malgré un déficit pour l'exercice écoulé. Yvan remercie l'ancien caissier qui a remis une caisse bien gérée, ce qui a permis une transition sans heurts. Au nom de la commission de gestion, Samuel Vuitel certifie l'exactitude des comptes et invite l'assemblée à les approuver.

Nomination de deux membres au comité et d'un visiteur

Le comité actuel est toujours à la recherche d'un président et d'un vice-président et cela sans résultat positif pour l'instant. Daniel Graz accepte le poste de visiteur des malades après avoir obtenu des précisions concernant les mutations des membres.

Activités 2010

Course pédestre: jeudi 29 avril 2010, Vinelz-Lüscherz-Hagneck, dîner.

Temps de marche: 2 h 45.

Course annuelle: mardi 15 juin 2010 sur le lac des Quatre-Cantons. Pour s'inscrire, verser 40 francs par personne sur le CCP 20-2193-2 avec mention « Course annuelle ». Titre de transport: AG ou CJ.

Sortie d'automne: mercredi 22 septembre 2010 à La Sagne où Jean-Pierre nous mitonnera sa soupe aux pois.

Le détail de ses excursions paraîtra en temps voulu dans *contact.sev*.

Divers

Le président propose de déplacer l'assemblée du mois de février à mars – avril (en fonction des dates de Pâques). L'assemblée accepte cette proposition. Jean déclare que la motivation disparaît de plus en plus car tout est plus laborieux et que toutes les revendications sont systématiquement refusées. Le fossé semble se creuser toujours davantage entre la population et nos autorités fédérales. En 2011, il y aura les élections fédérales et il faudra aller voter pour les candidats qui nous défendent.

COURRIER DES LECTEURS

UN TARIF SELON LE WAGON

■ Tel est le titre d'un article paru dans le quotidien « Le Matin » du 5 avril 2010.

Après la validité limitée des cartes journalières, c'est là la dernière trouvaille du patron des CFF, Andreas Meyer. A la lecture de l'article et des propositions émises (faire varier le coût du billet selon l'équipement et la rapidité des trains), certaines questions taraudent l'esprit du soussigné:

- Monsieur Meyer fait siennes les dérives de certaines entreprises et banques: donner à celui qui possède et ôter à celui qui a déjà peu;

- Le possédant pourra toujours s'offrir, moyennant quelques deniers supplémentaires, le luxe et la rapidité, ses déplacements étant remboursés par son entreprise et reportés sur les prix, ce sont les consommateurs, en définitive, qui en pâtissent;

- L'ouvrier, la secrétaire, le petit retraité, n'ont qu'à se contenter d'une rame plus lente avec un confort moindre.

Cette brève énumération me rappelle quelque peu une période déjà lointaine du 19^e siècle mais qui a toujours cours à l'heure actuelle en certains endroits: la ségrégation.

En effet, ces mesures se rapprochent des situations vécues par les Afro-Américains: wagons, autobus, réservés à cette catégorie d'êtres humains, cinémas interdits à cette même catégorie.

Bientôt en Suisse, nous aurons des trains luxueux pour les personnes à l'aise financièrement et d'autres convois vieux, sales et beaucoup plus lents pour les pauvres.

En conclusion, je conseille à Monsieur Meyer de lire ou relire le chef-d'œuvre de l'écrivain Harriet Beecher Stowe: La Case de l'oncle Tom.

Albert Blondel
Membre PV Vaud

Le secrétaire

Michel Pousaz travaille au GoldenPass et se passionne pour le modélisme

« Chaque train était différent »

Michel Pousaz a reconstitué chez lui le monde ferroviaire du passé, principalement celui des années 1950 et 1960, avec des trains qui circulent dans les paysages de la Suisse rurale de l'époque.

Le monde ferroviaire représente la grande passion de Michel Pousaz : aussi bien dans son métier que dans ses loisirs. Il travaille au GoldenPass, où il va entamer dans quelques jours sa 43^e année. Chez lui, il a installé un circuit qui reconstitue le monde ferroviaire suisse des années 1950 à 1970, l'époque de sa jeunesse.

Dans les années 1950, après la guerre, l'économie redémarre à fond, et les transports avec. Pour pouvoir suivre, les chemins de fer mettent à contribution tout le matériel roulant disponible. « On a ressorti des locomotives à vapeur et on voyait des trains de 1900 à 1960. Il n'y avait pas deux compositions pareilles », s'enthousiasme Michel Pousaz.

Crocodiles et Flèches Rouges

La variété des trains de cette époque, le fascine. Ce sont les convois de marchandises qui transportent à la fois du charbon, du vin et des troncs d'arbres, par exemple. Ou bien les compositions hétéroclites formées de voitures voyageurs avec un ou deux wagons de marchandises, et les luxueuses voitures des lignes internationales, les omnibus... C'est aussi l'époque où l'on voit rouler les trois modèles mythiques de locomotives suisses : la Crocodile, construite dans les années 1920, la Flèche Rouge, qui date des années 1930 et la Ae 6/6, qui a succédé à la Crocodile.

Michel Pousaz aurait voulu tout naturellement devenir mécanicien de locomotive. Seulement il est sourd d'une oreille de naissance, ce qui l'en a empêché. Qu'à cela ne tienne ! Après un bref passage chez un fabricant de spi-

ritueux, il réalise ses rêves ferroviaires d'enfance en entrant au MOB, devenu depuis le GoldenPass, comme employé d'administration. Un travail de secrétariat qu'il apprécie énormément. Il s'occupe entre autres de distribuer et réexpédier le courrier. Il se déplace aussi beaucoup dans les gares pour y apporter tout le matériel d'économat nécessaire (stylos, papier, etc...) « C'est très varié et j'ai des contacts avec tous les services », explique Michel Pousaz.

Mais pour lui, l'âge d'or des chemins de fer européens se situe dans les années 1950 et 1960. Les machines de cette époque ont quelque chose de vivant, avec des locomotives que l'on reconnaissait à l'oreille lorsqu'elles roulaient, loin du chuintement uniformisé des trains actuels, qu'il trouve « beaucoup trop silencieux », tout comme les modèles réduits actuels. Ils sont en effet en

plastique, y compris ceux qui reproduisent les anciennes locos. Et cela, ça ne fait pas du tout l'affaire de Michel Pousaz, qui a à cœur de reconstituer l'ambiance sonore des lignes du passé. Michel Pousaz fréquente donc les bourses de collectionneurs, afin de trouver des modèles réduits en métal, et des rails montés sur tôle.

Paysages et blog internet

Deux membres de la famille ont aussi contribué à cette entreprise de reconstitution. Sa femme Suzanne, tout d'abord. « C'est elle qui a fait tous les décors. Sans elle, ces paysages n'auraient jamais eu cette beauté. » Les décors sont ceux de la Suisse rurale du passé, et ils s'inspirent en particulier de la ligne du Gothard, avec évidemment l'église de Wassen. Pour sa part, Michel Pousaz s'est chargé de toute la partie technique : aiguillages, signaux mécaniques d'époque...



Michel Pousaz a reconstitué chez lui la Suisse ferroviaire de sa jeunesse.

A cela est venu s'ajouter récemment un blog (<http://vieille-europe.skyrock.com>) : « Mon petit fils de 12 ans est un fou d'informatique, comme moi des trains. C'est lui qui m'a fait ce blog », ex-

plique Michel Pousaz. Il peut ainsi donner un aperçu de son réseau puisque celui-ci n'est pas ouvert au public, faute de place pour accueillir les visiteurs.

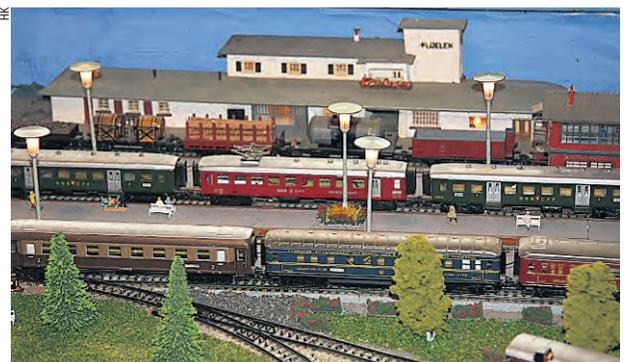
Hélène Koch



Le réseau ferroviaire de Michel Pousaz est l'échelle 1 : 87, ou HO.



Les trains roulent dans un décor inspiré de la ligne du Gothard, dont la célèbre église de Wassen.



Un train international, avec des wagons de différents pays.

BIO

Né en 1947, Michel Pousaz a grandi dans le petit village de Villy s/Ollon, où il habite toujours actuellement. La ferme de ses parents se situait tout près des voies de chemin de fer et à 2 km de la gare CFF de St-Triphon. Michel Pousaz a ainsi observé durant toute sa jeunesse les nombreux trains qui passaient dans la région, des omnibus locaux avec places de 3^e classe aux luxueux wagons des lignes internationales en passant par les convois de marchandises. Fasciné par le monde ferro-

viaire, Michel Pousaz entre au MOB le 1^{er} mai 1968, comme employé d'administration. Il y travaille toujours, dans ce qui s'appelle désormais le GoldenPass. Marié depuis 37 ans à Suzanne, il a deux filles et trois petits enfants, dont l'aîné, Niels, a mis sur pied le blog consacré au réseau ferroviaire. Michel Pousaz se passionne également pour la culture classique européenne, de l'opéra à l'architecture en passant par les grands peintres et sculpteurs figuratifs.

hk