

« On s'en sort bien »

Max Friedli a dirigé l'OFT durant 16 ans. Il dresse le bilan et les défis qui attendent les transports publics. **Pages 6-7**



La science au service des trains

L'EPFL a chiffré les économies que CFF Infrastructure pourrait faire grâce à un nouveau système de bogies, qui permet à la fois des économies d'énergie et une diminution de l'usure des rails. **Pages 10 à 12**



De l'avion au train

Après avoir été hôtesse de l'air, Alexandra Bühler est devenue mécanicienne au Tessin. **Page 20**

CFF Cargo: ce que le personnel réclame face au projet d'externalisation du trafic international

Pétition «CCT pour tous!»



Le SEV a lancé une pétition pour soutenir les revendications du personnel des CFF – voir page 19.

ÉDITO

« Les femmes bras croisés, le pays perd pied ! » C'était le slogan de la première grève des femmes (14 juin 1991). Pour cette occasion, nous avons endossé un T-shirt blanc avec au centre une femme stylisée, bras croisés. Tout un symbole.

Le mouvement de la Marche mondiale des femmes nous invite à ne pas arrêter de nous battre jusqu'à

» Les femmes bras croisés, le pays perd pied ! «

Françoise Gehring, secrétaire syndicale SEV

ce que nos objectifs aient été atteints. Le moment est venu de croiser à nouveau les bras (lire pages 8 et 9). Les discriminations envers les femmes n'ont pas diminué. Au contraire ! Les inégalités ont même tendance à croître. Si l'égalité entre les sexes est clairement inscrite dans la loi, la réalité est bien différente. De graves discriminations salariales perdurent. Les femmes ont toujours moins de possibilités de se lancer dans une carrière professionnelle. Et concilier travail et vie de famille se transforme souvent en un authentique casse-tête. Ainsi, les femmes ne sont pas seulement des travailleuses, compagnes, mères, mais également des acrobates contraintes d'assumer divers rôles. Mettre des bâtons dans les roues des projets de création de crèches est un mauvais coup contre les droits des femmes de poursuivre leur activité professionnelle. Nous ne laisserons pas l'égalité dormir dans un tiroir poussiéreux

PV JURA



Rencontre avec Claudine Macchi, visiteuse de malades, et le président de section Pierre Ackermann, qui évoquent les activités et les liens sociaux que la PV Jura représente pour ses membres.

Crèches : un programme efficace mais menacé

Le Parlement vote ces jours



L'aide fédérale aux crèches a permis de créer 25 000 places d'accueil supplémentaires pour les petits ces dernières années. Cela reste pourtant encore insuffisant pour répondre à une demande croissante et permettre aux deux parents de concilier travail salarié et familial. Or, certains politiciens voudraient réduire fortement le budget d'aide aux crèches. Le sort de ce programme se joue ces prochains jours au Parlement fédéral.

Questions après une nouvelle démission aux CFF

Jürg Schmid part après 9 jours

Le nouveau responsable de la division Voyageurs aux CFF a donné sa démission durant sa période d'essai et reprend son poste de directeur de Suisse Tourisme après seulement neuf jours aux CFF. «Une activité dans le secteur du tourisme convient mieux à mes attentes et à mes qualités que l'environnement industriel et orienté processus qui joue un rôle prépondérant aux CFF», explique Schmid dans un communiqué des CFF.

Trop de contrôle

Cité par le «Bund», Hansjörg Hess a une tout autre analyse de la situation. Il a démissionné de son poste à la tête d'Infrastructure à fin 2008. Selon lui, le problème se situe dans le style de conduite du directeur des CFF, Andreas Meyer: «Meyer est obsédé par le pouvoir. Il a la manie du contrôle et ne laisse pas de marge de manœuvre aux autres», estime Hansjörg Hess. Meyer a mis en place des états-majors centraux qui lui rapportent tout ce qui se passe dans les divisions et sont trop sur le dos des chefs de division. «Cela rend la gestion difficile.» D'un autre côté, Hess donne en partie raison à Meyer sur le fait que les divi-

sions CFF étaient devenues trop indépendantes du temps de Benedikt Weibel. Cependant, Meyer va «nettement trop loin» avec ses états-majors, et il exerce une pression énorme sur les cadres, poursuit Hess dans le «Bund». L'ancien chef immobilier Urs Schlegel devient le responsable par intérim de la division Voyageurs jusqu'à la fin de l'année, où il prendra sa retraite. La division Immobilier sera dirigée par son suppléant, Laurent Staffelbach, puis reprise dès 2011 par Jörg Stöckli.

Une direction qui fait souci

Le SEV est surpris de cette démission abrupte et se fait de gros soucis concernant la situation à la tête des CFF. «Cela ne montre pas les CFF sous un bon jour et ne contribue pas à renforcer la confiance envers la direction des CFF», déclare le vice-président SEV Manuel Avallone. «Nous attendons des CFF qu'ils prennent en main leur problème de direction au plus haut niveau. Etant donné les nombreux et importants problèmes qui réclament une solution, les CFF ne peuvent pas se permettre de gaspiller leur énergie en problèmes internes.» *Fi*

La position du SEV sur l'évolution de la CCT CFF

La valeur du travail est sacrée

Le SEV s'oppose à une redistribution du bas vers le haut, considère les CFF comme un tout et veut que la valeur du travail soit maintenue dans toutes les branches.

«Toco» est un nouveau système salarial mais aussi une évaluation du travail de tout un chacun. Le SEV attache une grande importance à ce dernier point dans les négociations en cours. Il s'oppose avec fermeté à la dévalorisation de certaines activités.

L'intention des CFF de moins bien valoriser les professions à bas salaires par rapport aux hauts salaires va dans ce sens. Mais aussi le fait de ne pas juger toutes les branches de la même façon conduit forcément à déprécier le travail, donc aussi les gens qui exécutent ce travail.

Pour le SEV, il est important que le personnel CFF soit vu comme une seule entité, qui fournit une prestation



Un nettoyeur en pleine action : un travail précieux (pour un salaire bas).

commune. Et les professions dites simples, tout comme celles exercées dans les étages supérieurs, sont indispen-

sables. Le SEV n'accepte pas que certaines catégories professionnelles soient mieux considérées que d'autres. *pma/jo*

SÉANCES D'INFORMATION SUR LA CCT

Voici la liste des séances d'info sur le renouvellement de la CCT.

Berne : lundi, 14.6, Hôtel Bern, 18 h–20 h

Zurich : mardi, 15.6, Volkshaus, Gelber Saal, 18 h 15–20 h

Bellinzone : mercredi, 16.6, Casa del Popolo, 20 h–21 h 30

Lausanne : jeudi, 17.6, Buffet de la Gare, salle des Cantons, 18 h–20 h

St-Gall : lundi, 21.6, restaurant Dufour, 18 h–20 h

Tous les membres SEV sont invités à y participer. Inscriptions souhaitées à : gov@sev-online.ch

Contrats à temps partiel pour le personnel de locs dans le futur dépôt CFF de Soleure

Le SEV et la LPV posent leurs exigences

Avec le changement d'horaire 2010/2011, les CFF ouvrent à Soleure un dépôt pour les mécanos du trafic régional. Ceux qui veulent aussi travailler à côté dans le trafic longue distance doivent pouvoir le faire grâce à des contrats à temps partiel.

Les CFF rouvrent à Soleure un dépôt pour les mécanos, parce qu'ils prennent du BLS la ligne Soleure-Moutier-Sonceboz-Bienne, en échange d'autres lignes dans la région lucernoise. Le personnel de locs stationné à Soleure doit

pouvoir conduire aussi bien les trains régionaux de la nouvelle ligne CFF de la ligne Soleure-Granges-Bienne et Soleure-Thoune-Olten.

Parce que la CCT CFF prévoit uniquement des contrats de travail avec un seul lieu de travail (selon les articles 20.1 et 23), les mécanos veulent apparemment un contrat à temps partiel à Soleure et un engagement à temps partiel à un autre endroit et se sont exprimés sur les prestations du trafic longue distance (par ex. Bienne). Cette solution existe déjà pour les conducteurs de locs qui travaillent à temps partiel dans l'«Operation Center» du trafic voyageurs (OCP) à Berne. L'Office fédéral des

transports (OFT) le tolère, dans la mesure où le lieu de service ne change pas quotidiennement, car ceci pourrait être interprété comme une manière de contourner les règlements sur le temps de trajet dans la loi sur la durée du travail (LdT). L'interdiction d'un changement quotidien du lieu de service est aussi une des exigences que le SEV et la sous-fédération du personnel de locomotives (LPV) ont communiqué par écrit le 6 mai au CFF.

Les CFF ont répondu qu'ils peuvent satisfaire toutes ces exigences, mais en échange de la garantie qu'il «existe un besoin» pour chacune d'entre elles. Jürg Hüni, secrétaire syndical SEV

responsable du dossier prévient: «De tels contrats sont

à examiner de près avant de les accepter!» *Fi/hk*

INFO

Voici ce qu'exige le SEV

- L'offre doit être volontaire
- Les pourcentages de poste convenus par lieu de travail doivent être respectés
- Pas de changement quotidien du service de lieu de travail
- Le temps de travail sur chaque site doit avoir une certaine durée
- Garantie de retour assurée à 100% au poste d'origine
- Si une garantie d'allocation de résidence existe, elle continue à être accordée
- L'allocation pour charge d'assistance doit être réglementée (différences cantonales)
- Le droit aux facilités de voyage pour le personnel (FVP) reste acquis même si le temps de travail est inférieur à 50%
- L'octroi de vacances doit être réglementé
- L'échelon de fonction existant s'applique aussi au nouveau site de Soleure.

Le nouveau système de salaire n'a pas apporté que des avantages à la Poste

« Les primes uniques ne sont pas ancrées dans le salaire »

Les CFF prennent volontiers exemple sur le système de salaire introduit par la Poste en 2002. Le Syndicat de la Communication a un avis critique sur certains aspects, comme l'explique son secrétaire central Heinz Suter.

contact.sev: La Poste a introduit un nouveau système de salaire en 2002. Qu'est-ce qui a changé en particulier avec ce système ?

Heinz Suter: Il n'y a plus de filières. Les 31 classes de salaire ont été remplacées par 14 échelons de fonction. Le salaire individuel est calculé selon la fonction exercée, l'expérience utile accumulée et la prestation personnelle. L'indemnité de résidence à 13 niveaux a été remplacée par l'indemnité du marché du travail (indemnité fixe à 3 niveaux et possibilité de recevoir une indemnité variable selon le marché du travail). Toutes les autres indemnités ont aussi été examinées et adaptées.

Depuis 2002, la Poste et les syndicats conviennent lors des négociations salariales d'une somme pour les augmentations individuelles qui est répartie dans les teams et distribuée aux employés par les chefs. Le personnel reçoit ainsi une prime unique selon la prestation effectuée. Est-ce que ce système a fait ses preuves ?

D'un point de vue de politique syndicale, il est important d'obtenir dans les négociations salariales beaucoup de moyens pour les augmentations générales. Jusqu'à présent, en règle générale, on n'a donc jamais dépassé 0,8% de la masse salariale pour les augmentations individuelles. L'octroi de mesures individuelles sous forme de prime unique est une mauvaise solution en soi car ce montant n'est pas ancré dans le salaire annuel. Autrement dit: une telle augmentation n'est pas



Heinz Suter.

durable car le salaire annuel n'évolue pas. De plus, la position dans la plage de salaire ne change pas, cela signifie que la collaboratrice ou le collaborateur ne peut pas influencer son revenu par les prestations effectuées.

Mais malgré ces inconvénients, la prime unique semble être bien acceptée par beaucoup de collaborateurs de la Poste, comme le démontrent les enquêtes réalisées...

Au premier abord, recevoir une prime unique est quelque chose d'agréable. On dispose tout de suite du montant dans son intégralité et on peut par exemple s'offrir quelque chose qu'on désirait depuis longtemps. Mais dans un deuxième temps surgit la désillusion: l'argent est dépensé et le salaire annuel est resté le même... Si la prime unique se standardise, on peut calculer soi-même ce que cette forme d'augmentation salariale signifie sur la durée.

Quelles sont les autres expériences faites avec le nouveau système de salaire ?

Elles sont bonnes à première vue. Les collaborateurs ont la possibilité d'évoluer à l'intérieur de leur plage de salaire (entre 90 et 110%) au moyen des prestations accomplies. L'expérience utile est récompensée durant les 12 premières années de manière automatique. Mais des inconvénients surgiraient si

la question de la transition entre l'ancien et le nouveau système de salaire n'était pas bien résolue. La condition pour un nouveau système de salaire est que l'employeur ne l'utilise pas pour réaliser un seul franc d'économies. Au contraire. La transition doit être bien préparée.

Est-ce que la Poste voulait ou veut adapter son système de salaires aux différentes branches, comme le veut les CFF avec ToCo ?

Non, la CCT Poste prévoit un système de salaires

uniforme pour toute l'entreprise. C'est une autre question de savoir si cela restera ainsi à l'avenir. Il y a certainement à l'intérieur de la Poste certains secteurs, par exemple PostFinance ou le domaine logistique, pour lesquels on pourrait imaginer pour différents motifs des solutions de branche. Mais si cette répartition par branche a l'objectif ou la tendance de faire baisser les salaires, il n'y a de mon point de vue aucune nécessité de la réaliser.

Questions: Fi/mv

DEUX DIFFÉRENCES ESSENTIELLES

On a pu lire dans le « Courrier CFF » du 19 mai dernier que le système de salaire introduit en 2002 par la Poste est « pratiquement le même » que celui qu'aimeraient introduire les CFF. Mais il se différencie pourtant de ToCo, entre autres sur deux points particulièrement importants :

- Le système de salaire de la Poste est uniforme pour toutes les branches de l'entreprise, les CFF par contre veulent introduire avec ToCo des échelles de salaire différentes selon les branches.
- A la Poste, l'augmentation de l'expérience est récompensée par une évolution salariale automatique de 15% en 12 ans, indépendamment de la prestation des collaborateurs. Avec ToCo, le salaire n'augmente pas de manière automatique mais différemment selon les prestations individuelles.

COMMENTAIRE

L'idée de salaires spécifiques à la branche ne vient pas de la Poste

Le nouveau système de salaire ToCo se base sur les expériences d'autres anciennes régies fédérales, écrit le Courrier CFF du 19 mai. Il ajoute que le meilleur a été repris d'un peu partout. On peut juste se demander ce qui est le mieux pour qui dans un système de salaire. Les CFF trouvent en particulier que les salaires de branche adaptés au marché sont une bonne chose car ils espèrent ainsi faire pression sur les salaires dans certaines branches mal payées où l'on trouve avant tout des femmes et des migrants parmi les employés. ToCo prévoit pour les employés CFF de certaines branches une échelle de salaires moins bonne que pour ceux d'autres branches même si, au vu du niveau d'exigences, des salaires égaux devraient être prévus. Cela n'est certainement pas une bonne chose pour les personnes concernées et du point de vue du SEV, c'est inacceptable car les CFF restent une entreprise de chemins de fer qui ne peut bien fonctionner que si les collaboratrices et collaborateurs de toutes les branches donnent le meilleur d'eux-mêmes et s'ils peuvent s'identifier pleinement à leur employeur. Les CFF appartiennent aussi à 100% à la main publique et ne devraient donc pas utiliser les conditions de travail précaires de certaines branches pour réaliser un dumping salarial en invoquant les exigences du marché. En tous les cas, ils ne pourraient pas se réclamer de la Poste car celle-ci s'est toujours bien gardée de s'aventurer dans une telle direction.

Manuel Avallone, vice-président SEV

EN VITESSE

NOUVEAUX TRAINS POUR FRIBOURG ET LE NORD VAUDOIS

■ Les CFF introduisent de nouvelles rames dans le trafic régional fribourgeois et vaudois. Trois trains modernisés Domino sont désormais en service sur la ligne Yverdon-Fribourg-Romont. Ils offrent plus de confort aux usagers, avec notamment la climatisation et des planchers surbaissés. Dès cet été, ces trains modernisés équiperont aussi les lignes du RER vaudois Lausanne-Payerme et Lausanne-Yverdon.

ELVETINO RETENU POUR LE TGV LYRIA

■ La société elvetino assurera le nouveau service des TGV Lyria en 1^{re} classe et aux bars. Elle a remporté l'appel d'offre lancé par TGV Lyria et la SNCF suite à la dénonciation du contrat de restauration par la Compagnie des Wagons-Lits. Le nouveau service de restauration sera assuré à la place en 1^{re} classe sur les liaisons Lausanne-Paris, Berne-Paris, Bâle-Paris et Zurich-Paris. La liaison depuis Genève n'est pas concernée.

« MOBILITÉ POUR TOUS » A DIX ANS

■ Voici maintenant 10 ans que les CFF proposent le service de « mobilité pour tous », destiné aux voyageurs qui souffrent d'un handicap. En téléphonant jusqu'à une heure avant le départ de leur train, ils peuvent s'assurer une assistance pour monter ou descendre du train dans une des 170 gares d'appui. En 2009, le Call Center Handicap des CFF a assuré 44 000 mandats, en majorité pour des personnes en fauteuil roulant.

BILAN OK POUR LES TPF

■ Les transports publics fribourgeois ont transporté un nombre record de passagers en 2009. Les recettes voyageurs ont ainsi augmenté de 5,1% sans augmentation des tarifs. De nouveaux emplois ont été créés, avec une augmentation des effectifs de 5%.

comm/hk

Les CFF : éclairages nécessaires

La crise financière gréco-européenne alimente nos médias comme il se doit. Il ressort de la grande majorité des commentaires « bien-pensants » que la Suisse apparaît comme l'élève exemplaire, bien au-dessus de ces problèmes misérables de dettes, de monnaie en chute libre, de rigueur, de chômage croissant et de troubles sociaux. Or, si l'on fait l'effort d'élargir un peu l'horizon, la situation n'est pas si brillante que ça : la Suisse n'est pas du tout l'île paradisiaque cernée par des requins européens scandaleusement endettés, telle qu'une certaine droite économique essaye de nous le faire croire, un peu plus d'une année avant les élections.

La chute de l'euro par rapport au franc est un bon exemple. Pour faire face à la crise économique générée par l'industrie de la jonglerie financière et aussi pour sauver les plus gros banquiers-jongleurs, de surcroît tricheurs de fisc avérés, tous les Etats ont dû s'endetter massivement. Y compris la Suisse. Mais là, il fallait soigner l'image ! Alors, le Département des finances a transféré sur la Banque nationale la reprise des « actifs toxiques » de l'UBS. Ainsi, les comptes de la Confédération restent brillants pour le plus grand bonheur du ministre radical des finances – qui s'attribue même une diminution de la dette – alors que la fortune des cantons (les propriétaires de la BNS), donc celle du peuple, est plombée par une trentaine de milliards dont per-

sonne ne peut dire aujourd'hui s'il en restera quelque chose dans quelques années. Un autre aspect : paradoxalement, la baisse de l'euro par rapport au franc apporte la preuve de notre dépendance naturelle considérable à l'égard de l'Europe. Pour ne pas risquer de voir couler notre industrie d'exportation et notre tourisme, notre Banque nationale est contrainte d'acheter à tours de bras et sans limites des euros « dévalués ». Aux dernières nouvelles (presse du 22 mai) la BNS en avait accumulé pour 153,6 milliards et le montant augmente chaque semaine. A comparer avec un montant de référence éloquent : les 148 milliards d'euros au

maximum que l'Allemagne va consacrer au sauvetage de la Grèce... Ainsi, la Suisse, sans être membre de l'Europe, est sans doute le pays qui dépense proportionnellement le plus, et de très loin, pour la défense de la monnaie européenne. Aviez-vous

conscience que nous sommes à ce point-là européens ? De plus, les mesures de rigueur qui vont se mettre en place chez nos voisins sous la pres-

sion des marchés vont nous toucher avec la même intensité. Par conséquent, à la grande crainte de la Banque nationale, notre croissance économique risque de rester très molle, voire de devenir négative.

Une deuxième particularité suisse est inquiétante : l'hypertrophie des deux banques mondiales, UBS et CS, par rapport à l'économie nationale. Les deux banques, qui utilisent toutes deux le nom du pays dans leur raison sociale, représentent ensemble au moins quatre fois le PIB national. Le Conseil fédéral a sauvé financièrement une première fois l'UBS. Dans tous les cas de figure, il n'aura pas les moyens de le faire une seconde fois. La Suisse se trouverait à ce moment-là exactement dans le cas de l'Islande. Ce pays était en 2007 l'un des plus riches du monde, sans dette, où le chômage n'existait pratiquement pas, avec des banques en symbiose avec la politique, jouant au niveau planétaire et offrant des taux d'intérêt très bas, tout comme chez nous. En 2009, le système bancaire islandais s'est effondré, les banques ont dû être nationalisées, la dette publique a explosé, le chômage également, et la monnaie a perdu 50 % de sa valeur. L'Islande n'est pas la Suisse. A condition de ne pas commettre les mêmes erreurs. Malheureusement, je n'ai pas l'impression que la majorité qui nous gouverne a saisi la leçon. Elle ne me paraît pas prête à changer la règle d'or de la grande finance : celle-ci commande, la politique obéit et fait payer le peuple.

Michel Béguelin



Ateliers CFF de Bellinzone

Steinegger : « La grève a été utile »

Fin mai a eu lieu la 8^e séance de la table ronde des Ateliers CFF de Bellinzone présidée par le médiateur Franz Steinegger.

« A fin 2009 les Ateliers de Bellinzone ont enregistré un résultat positif. L'année 2010, malgré la situation économique difficile, Bellinzone présentera à nouveau un bon résultat. A l'avenir, les « Officine » joueront un rôle de premier plan au sein des CFF. Sa position sur l'axe de transit nord-sud est une oppor-

tunité de développement. » Voilà en substance ce qu'a déclaré Franz Steinegger au terme de la 8^e séance de la table ronde des Ateliers de Bellinzone, table ronde voulue par le Conseil fédéral pour mettre fin à la grève de 2008. Gianni Frizzo, leader syndical de cette grève, a également participé à cette table ronde. Il souhaite que les CFF procèdent à de nouveaux investissements afin que les Ateliers de Bellinzone puissent continuer à être concurrentiels.

De l'avis général des participants à la table ronde, tous

les indicateurs sont au vert. Il y a du travail pour tous les employés. Seul bémol, l'avenir incertain de CFF Cargo qui est à la veille d'une nouvelle restructuration dont on ne connaît pas encore le contenu. Franz Steinegger a déclaré à la Radio suisse italienne que les « Officine » ont des perspectives concrètes. De l'avis même de Franz Steinegger, cette bonne marche des affaires prouve que dans ce sens « la grève a été utile ». Puisque c'est un ancien conseiller national uranais qui le dit, on ne va pas dire le contraire. GI/AC



Les Ateliers CFF de Bellinzone tournent à plein régime.

Transports publics de la région lausannoise (tl)

Année chargée pour la section des tl

L'assemblée générale de la section VPT tl a eu lieu le mercredi 2 juin à la Maison du Peuple à Lausanne. Au menu : assemblée générale statutaire et convention collective de travail.

La manifestation du 31 août 2009 sur la place St-François pour protester contre la mauvaise répartition du temps de travail ; la pétition pour revendiquer la pose d'une vitre anti-agression dans les bus pour protéger les conducteurs et l'organisation de la journée romande des sections VPT du 14 novembre à Epalinges.

Cinquante adhésions

Avec les négociations de la CCT, ces trois événements ont marqué l'activité de la section tl durant l'année 2009.

Cinquante adhésions

Dans son rapport annuel, le président Johan Pain a également mentionné des activités moins spectaculaires que celles évoquées ci-dessus. Activités qui témoignent du dynamisme de la section lausannoise :

- développement du réseau de communications syndicales internes par e-mail ;
- parution du bulletin « Planète Rouge » ;
- fête de Noël avec plus de 130 enfants inscrits ;
- participation de délégués de la section aux séances de l'Union syndicale vaudoise, de l'Union syndicale lausannoise, de la VPT-Gatu ; de la Caisse de pension de la Ville de Lausanne, etc.

Une des activités internes la plus marquante en 2009 a été le recrutement d'une cinquantaine de nouveaux membres. Le conducteur Aïssam Echchorfi a, lui tout seul, réalisé 22 adhésions. Chapeau !

Soutien aux collègues

Dans son rapport, Johan Pain a bien entendu parlé des affaires plus spécifiquement syndicales qu'il a dû dépatouiller durant l'année écoulée avec l'appui de ses collègues du comité. Il y a eu le dossier des conditions de travail du personnel des entreprises sous-traitantes qui a été transmis au

conseil communal (législatif) lausannois. Il y a eu également le lancinant problème de l'aménagement du temps de travail des conducteurs qui fait l'objet d'intenses discussions avec la direction des tl. Parmi les préoccupations du comité de section, il y a toujours le soutien individuel aux membres qui ont subi des agressions ou qui font appel au syndicat pour les aider à faire valoir leurs droits.

Le secrétaire syndical Christian Fankhauser a commenté le résultat des négociations pour le renouvel-



La manif du 31 août 2009 - qui a rassemblé quelques 120 conducteurs - a été l'un des moments forts de l'activité de la section SEV tl durant l'année écoulée.

DE BONS CHIFFRES

Même si la journée des sections VPT romandes du 14 novembre a été une « opération financièrement blanche » comme l'a relevé le vérificateur Michel Stoll, les comptes 2009 de la section se sont soldés avec un bénéfice de 4600 francs. Satisfaction également du côté de la cave GESTL (Groupe économique) qui a vu son chiffre d'affaires augmenter de 2% en 2009. « Ceci grâce à la qualité des produits que nous sélectionnons », a commenté le président du GESTL Ulrich Eggen. Prochaine ouverture de la cave : le vendredi 24 septembre. Qu'on se le dise !

ac

INFO

Le comité de la section SEV tl est composé de : Johan Pain, président ; Carmelo Scuderi, vice-président ; Daniel Marchand, secrétaire aux procès-verbaux ; Domenico Crudo,

caissier ; Augusto Alcayaga, Aïssam Echchorfi, Olivier Herbin, John Pain et Danièle Ruchonnet, membres ; Marc Gay-Crosier, représentant des retraités.

AC

lement de la convention collective de travail. Dans le numéro 13 de *contact.sev* (qui sortira le 8 juillet), nous pré-

senturons les principales nouveautés de cette CCT d'entreprise.

Alberto Cherubini



Assemblée de la section SEV tl le 2 juin 2010 à la Maison du Peuple à Lausanne.



» A cause de la pression des coûts et de l'automatisation, beaucoup de places de travail ont profondément changé. La Suisse s'en est bien sortie jusqu'ici lorsqu'elle ne s'est pas dérobée devant ces évolutions. «

Max Friedli, directeur sortant de l'Office fédéral des transports

Max Friedli a quitté l'Office fédéral des transports à fin mai

« Le personnel aussi a gagné »

Max Friedli a été pendant 16 ans à la tête de l'Office fédéral des transports. Cette période a été marquée par le passage de la gestion des déficits à l'économie d'entreprise. Pour Max Friedli, il s'agit clairement d'une situation win-win.

contact.sev: Monsieur Friedli, quel est le plus grand succès de votre période comme directeur de l'OFT ?

Max Friedli: Pour faire bref, on peut dire que nous avons réussi à adapter le système de transport public de la Suisse aux conditions cadres politiques d'après la fin de la Guerre froide sans que la qualité en ait pâti. Au contraire: les prestations des chemins de fer et des autres acteurs du transport public se sont fortement améliorées et un formidable programme d'extension de l'infrastructure a pu être mis en route. Et nous avons garanti notre politique des transports sur le plan international par l'accord avec

l'UE sur les transports terrestres.

Et le plus grand échec ?

Aucun de mes dossiers n'a vraiment échoué. Il y a eu des difficultés, naturellement, pour certains messages au Parlement, jusqu'au refus de la Réforme des chemins de fer 2 lors de son premier passage. Mais c'est le cours normal des choses. Le plus grand chantier reste le transfert du trafic lourd de la route au rail. Nous avons atteint ici le maximum possible dans les conditions cadres actuelles. Le gouvernement et l'administration doivent continuer à tout mettre en œuvre pour concrétiser le mandat constitutionnel de 1994 sur la protection des Alpes contre le trafic lourd. Pour cela, il faut mettre en place d'autres instruments en sus des actuels.

A quoi pensez-vous ?

L'objectif de transfert, qui est de diminuer de moitié les trajets de camions à travers les Alpes à 650 000 par année, ne peut être atteint qu'avec un système de gestion sur la route. Trois variantes envisageables sont examinées actuellement sur le plan international, dans le cadre de la Conférence des ministres des transports des pays alpins. La bourse de transit alpin a la faveur de la Suisse. Nous en saurons plus d'ici à fin 2011.

Vous quittez l'OFT en laissant beaucoup de chantiers – aussi au sens propre ; partez-vous avec un bon sentiment ?

Les nombreux chantiers au sens propre sont un bon signe. Avec le fonds FTP, nous avons un instrument que toute l'Europe nous envie. Grâce à lui, nous avons une très grande sécurité

» Le plus grand chantier est le transfert du trafic lourd de la route au rail. «

pour aller jusqu'à la réalisation et nous pouvons mener à bien de grands projets comme les nouvelles transversales alpines, le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), les raccordements au réseau européen à grande vitesse et l'assainissement phonique (lutte contre le bruit).

Au sens figuré aussi, il y a encore quelques grands chantiers dans la politique des transports; je ne nommerai que la poursuite du développement du réseau ferroviaire, connue sous le nom de Rail 2030, les questions ouvertes de financement ou la poursuite de la réforme des chemins de fer. Mais je suis convaincu de pouvoir dire: je laisse un office qui est en ordre et performant. Je suis certain que ces travaux seront parachevés avec succès par mon successeur.

Pendant la durée de votre mandat, les régies fédérales sont devenues des entreprises, on a passé d'une gestion des déficits aux mandats de prestations. Qui en a profité, qui en a payé le prix ?

Nous avons ici une véritable situation win-win. En effet, il est certain que l'Etat – et

donc les contribuables – ont profité de la disparition de cette économie qui était basée sur les déficits. Les clients des transports publics peuvent aussi apprécier la forte expansion de l'offre de

transport et de la qualité des moyens publics de transport. Les entreprises ont vu leur marge de manœuvre augmenter, avec toutes les chances et les risques que cela représente – comme le montre l'exemple du Mittelthurgaubahn. Et le personnel aussi en a profité à bien des points de vue, même s'il y a eu parfois des situations difficiles et même si aux CFF, justement, le nombre de places de travail a diminué. Mais si on regarde au-delà de nos frontières, on voit que, là où ces pas n'ont pas été entrepris, les adaptations n'en sont que plus douloureuses plus tard et que les transports publics y ont perdu de leur importance.

Mais pour le personnel, ces années ont avant tout été caractérisées par l'augmentation de la productivité, une pression toujours plus grande, une automatisation croissante, également par une perte de la variété dans le travail à cause de la divisionnalisation. Est-ce que c'était inéluctable ?

Cela semble être la tendance générale de l'économie, dans le monde entier. Dans les transports publics comme dans l'industrie, beaucoup

de places de travail ont été profondément modifiées à cause de la pression des coûts et de l'automatisation. La Suisse s'en est bien sortie jusqu'ici lorsqu'elle ne s'est pas dérobée devant ces évolutions. Personne en effet ne peut ignorer ces tendances fortes. Mais je comprends naturellement les soucis des syndicats pour la qualité des places de travail de leurs membres. Les experts sont unanimes à dire que la solution réside dans une formation la meilleure possible et un perfectionnement professionnel permanent. Chaque individu peut ainsi se qualifier pour le meilleur job possible. Comme directeur d'office, je me suis toujours soucié de permettre cela pour mon domaine.

L'OFT est également devenu en grande partie une instance de contrôle avec des pouvoirs à part entière. Parvenez-vous à protéger le personnel contre des abus des employeurs ?

Dans ce domaine, nos compétences se limitent pour l'essentiel à la surveillance de la durée du travail. Nous avons mis sur pied à l'OFT une unité spécifique pour cette tâche; elle surveille si la Loi sur la durée du travail et son ordonnance sont respectées. Elle n'a toutefois pas suffisamment de ressources pour entreprendre des contrôles généralisés. Nous agissons dans le cadre d'audits et de contrôles d'entreprise mais aussi sur réclamation. Si nous constatons des violations graves, nous déposons plainte, comme le prévoit la loi. C'est ensuite la justice

INFO

Max Friedli, 65 ans, divorcé, trois enfants.

Docteur en histoire générale, en histoire suisse et en droit public.

Fait partie **dès 1970** du Secrétariat de l'Assemblée fédérale comme secrétaire des commissions permanentes pour la politique étrangère et pour l'économie extérieure et de la Délégation au Conseil de l'Europe.

1977 Suppléant du secrétaire général de l'Union de Banques Suisses à Zurich.

1979 Secrétaire général de l'Union démocratique du centre UDC; **février 1994 à fin mai 2010** Directeur de l'Office fédéral des transports OFT.

Loisirs: sport, histoire, opéra.

INTERVIEW

AW



Photo de groupe pour un départ: Max Friedli avec Giorgio Tuti et Barbara Spalinger lors de leur dernière rencontre à l'OFT.

cantonale qui définit la hauteur de l'amende. C'est volontairement que je ne m'exprime pas sur certaines

” J'ai rappelé aux autorités dès le début de la crise à quel point il est important d'effectuer des contrôles systématiques du trafic marchandises sur la route. “

décisions d'un passé récent. En face du paysage ferroviaire très bien réglementé, il existe un paysage routier presque sans contrôle et quasi incontrôlable; l'exploitation des chauffesses et chauffeurs, parfois pour leur propre compte, y a encore progressé dans les années de crise.

Que peut faire l'OFT pour établir des conditions de concurrence équitables ?

L'OFT n'est concerné que de

manière marginale. Nous vérifions que les conditions soient correctes dans les compagnies ferroviaires et

dans les autres entreprises de transport public. En même temps et dès le début de la crise, j'ai rappelé aux autorités politiques responsables combien il est important d'effectuer de manière systématique des contrôles du trafic marchandises sur la route. Cela vaut aussi bien pour le personnel, en particulier pour le contrôle des temps de travail, que pour l'état des camions. Ce que trouvent les corps de police cantonaux, compétents

pour ces contrôles, est parfois hallucinant. En règle générale, les cas les plus extrêmes concernent des propriétaires de camions étrangers. S'il s'agit d'entreprises suisses, nous pouvons retirer la licence d'entreprise routière de transport en cas de récidive.

Les changements dans le domaine des transports à câble sont illustratifs: au lieu de pouvoir effectuer des contrôles à titre préventif, vous devez maintenant attendre pratiquement qu'il se passe quelque chose. Peut-on parler d'une bonne évolution ?

En définitive, c'est le Parlement qui répond de la Loi sur les transports à câble et de son ordonnance. On a pu observer lors des débats que la branche y a exercé une grande influence. La situation est maintenant ainsi

que la responsabilité propre des entreprises de transports à câble a été renforcée et qu'elles doivent aussi l'assumer. En tant qu'autorité d'exécution, nous devons nous adapter à ces conditions cadres. Nous pouvons cependant toujours agir si quelque chose de sérieux nous est annoncé. Et il faut finalement aussi constater que les transports à câbles font partie des moyens de transport les plus sûrs.

Est-ce qu'on vous rencontrera prochainement dans le conseil d'administration d'un petit ou d'un grand chemin de fer, peut-être même à l'étranger ?

Je n'ai aucun plan concret de cet ordre.

J'ai de la peine à vous imaginer à la retraite. Quels sont vos plans ?

Tout d'abord je veux avant

tout souffler. J'aurai enfin suffisamment de temps pour ma famille, mes intérêts culturels et pour faire du sport. Rien que d'imaginer qu'après avoir couru, j'aurai du temps pour un stretching me réjouit.

Vous mêlerez-vous aux discussions politiques ou vous cantonnerez-vous au rôle d'observateur ?

Après une période où j'ai fait beaucoup de politique et où je me suis fortement engagé personnellement, je me suis retiré de la politique active il y a 16 ans. Je ne prévois pas d'y revenir. Mais je resterai très au courant en tant qu'observateur.

14 juin

Faut-il une nouvelle grève des femmes ?

Cette année, 19^e anniversaire de la grève nationale des femmes. Les femmes syndicalistes posent la question : « Faut-il remettre ça ? »

Il y a encore du pain sur la planche pour faire respecter l'article sur l'égalité inscrit dans la Constitution fédérale. La volonté de prendre des mesures efficaces en faveur de l'égalité entre hommes et femmes manque toujours et notamment pour lutter contre la violence envers les femmes. Il faut aussi souligner que :

- Les femmes ont toujours des salaires inférieurs de 19% à ceux des hommes et elles assument la grande partie du travail non payé à la maison.
- Elles sont toujours sous-représentées aux postes de cadres, aussi dans les entreprises de transports. Le Conseil d'administration des



Lors du 1^{er} Mai 2009 à Zurich, les femmes syndicalistes défilent derrière une banderole demandant : « Devons-nous à nouveau faire grève ? » Une question d'actualité à l'approche du 14 juin, date de la première grève des femmes en 1991.

CFF, par exemple, comptait une seule femme sur 9 membres jusqu'en juin 2009. Il y en a désormais deux.

- Les postes à temps partiels sont souvent liés à de moins

bons salaires, assurances, formations continues et planification du travail. Un phénomène qui touche avant tout les femmes.

Le 14 juin 2011, 20 ans après la grève nationale des

femmes, celles-ci doivent à nouveau montrer un signal clair ! Une proposition en ce sens a rencontré un large écho à la conférence des femmes de l'Union syndicale suisse. Les syndicalistes

féminines de toute la Suisse se sont unies. Et vous, qu'en dites vous ? Faut-il faire à nouveau la grève ?

Brigitte Gügler / Fi/hk

« D'HABITUDE ON RANGE, AUJOURD'HUI ON DÉRANGE ! »



Vaud Neuchâtel et Genève sont les trois premiers cantons où les femmes ont eu le droit de vote.

« D'habitude on range, aujourd'hui on dérange ! » C'est avec ce slogan que les femmes défilent le 14 juin 1991, lors de la première grève des femmes en Suisse. Elles abandonnent tâches ménagères et postes de travail, et confient les enfants aux hommes. 500 000 femmes qui prennent part à une grève nationale : cette

protestation impressionnante de 1991 a été suscitée par le non-respect persistant de l'article sur l'égalité, pourtant inscrit dans la Constitution fédérale dix ans auparavant. Les femmes montent aux barricades pour obtenir des salaires équitables et de meilleures conditions de travail, pour des postes qualifiés à temps partiel, contre les primes de caisses-maladie discriminatoires et pour une protection

globale de la maternité, pour des horaires continus dans les écoles et des crèches.

La Suisse a alors vécu la plus grande démonstration politique de son histoire, et cela, bien que les grèves soient considérées comme non helvétiques et surtout comme pas du tout féminines. Dans les faits, les femmes ont en réalité une longue tradition de grève. A Zurich, il y a eu une grève des travailleuses en 1891. La grève générale de 1912 à Zurich et la grève générale nationale de 1918 auraient été impossibles sans une forte participation féminine. Durant la Première Guerre mondiale, les ménagères et les consommatrices mènent une manifestation contre la misère. Les travailleuses ont fait grève durant la Seconde Guerre mondiale contre la diminution des salaires réels. Jusqu'en 1947 il y a eu toute une série de grèves pour des conventions collectives de travail, soutenues essentiellement par les femmes. En 1954 a suivi la protestation des enseignantes bâloises contre

le service civil obligatoire des femmes avec comme slogan :

« pas de nouveaux devoirs pour les femmes sans droit de vote ». En 1959, les enseignantes du gymnase de jeunes filles de Bâle réagissent par une grève au refus d'accorder le droit de vote aux femmes. Pour la première fois en Suisse, les employées du service public marquent leur opposition par un arrêt de travail. C'est finalement en Suisse romande que les femmes obtiennent en premier le droit de vote au niveau cantonal. En février 1959 dans le canton de Vaud, en septembre de la même année à Neuchâtel et à Genève en mars 1960. En Suisse allemande, les Bâloises sont les premières à accorder le droit de vote aux femmes, en 1966 à Bâle-Ville et en 1968 à Bâle-Campagne. Au niveau fédéral, il faudra attendre 1971. En 2001 a lieu une grève impressionnante : dans le canton de Berne, 20 000 employés de la santé cessent le travail. La situation des femmes s'est améliorée grâce à leur ténacité

au fil des années. La Suisse a enfin une assurance maternité obligatoire. Il y a aujourd'hui davantage de crèches et de journées continues à l'école. Cependant, la discrimination reste grande dans de nombreux domaines. La différence de salaire entre hommes et femmes s'est même creusée à nouveau. Les femmes sont toujours peu nombreuses dans les postes de cadres et les métiers techniques, et ce sont toujours elles qui s'occupent principalement de la famille, des enfants et des proches ayant besoin de soins. En 2011, cela fera 40 ans que les femmes ont le droit de vote et d'éligibilité dans la soi-disant plus ancienne démocratie du monde, 30 ans depuis que l'égalité est inscrite dans la Constitution. Autant de raisons de faire la fête, avec cependant toujours la honte de voir persister les discriminations. Quand les femmes le veulent, tout bouge.

Barbara Amsler,
Bettina Dauwald/hk

Le Parlement doit décider s'il faut prolonger de quatre ans ou pas le programme fédéral d'aide aux crèches

Pour davantage de places de crèches

Le programme fédéral d'aide aux crèches a permis la création de 25 000 nouvelles places d'accueil, mais il est menacé. La prolongation pour 4 ans de ce programme se joue ces prochains jours.

La Confédération doit exiger davantage de places de crèches. Durant la prochaine session, prévue le 14 juin, le Conseil national se prononcera à ce sujet, pour déterminer si le programme d'impulsion pour la création de places de crèches doit être prolongé.

La loi fédérale sur les aides financières à l'accueil extra-familial pour enfants est entrée en vigueur le 1^{er} février 2003. Sa validité est limitée à 8 ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 janvier 2011. Grâce à elle, il a été possible de créer 25 000 nouvelles places d'accueil. Le Conseil fédéral propose de la prolonger pendant



De nombreuses places de crèches ont été créées ces dernières années, mais c'est encore insuffisant pour répondre à une demande croissante, et permettre ainsi aux deux parents de concilier vie familiale et professionnelle.

quatre ans. Dans un premier temps, il a mis 140 millions de francs à disposition et veut maintenant réduire ce montant à 80 millions seulement, cela afin de faire des économies.

La commission du Conseil national s'est prononcée pour une prolongation de 4 ans de ce programme. Elle veut y affecter 200 millions de francs, soit plus du double de ce que propose le gouver-

nement. Mais derrière cette correction au premier coup d'œil réjouissante se cachent aussi d'intenses manœuvres tactiques et une grande volonté de faire obstruction. Car les opposants déclarés à

ce programme ont accepté ce crédit de 200 millions. Leur but est de faire en sorte que ce dernier soit finalement rejeté par une majorité du Parlement fédéral parce que trop cher. C'est pourquoi il existe aussi au Conseil national des propositions minoritaires demandant des crédits moins importants. Pour l'Union syndicale suisse (USS), une chose est claire: malgré la création de nombreuses places d'accueil pour les enfants ces dernières années, l'offre ne parvient toujours pas à couvrir une demande croissante. Or une offre suffisante et adaptée aux besoins de places d'accueil de qualité représente une condition fondamentale pour pouvoir concilier travail professionnel et travail familial. C'est-à-dire contribuer substantiellement à l'égalité entre hommes et femmes. Il faut donc éviter absolument que ce programme n'échoue aux Chambres.

Christine Werder, secrétaire centrale USS

Age limite pour les conducteurs de bus

Une motion issue du congrès du SEV

La secrétaire syndicale Edith Graf-Litscher dépose les demandes du SEV au Parlement en tant que conseillère nationale. Nous lui avons posé des questions sur la session actuelle.



Edith Graf-Litscher, conseillère nationale.

voir pratiquer leur métier et pourquoi cette limite ?

Jusqu'à l'âge maximum de la retraite, c'est-à-dire 65 ans. Une limitation est nécessaire parce que les exploitants de certaines lignes de transports publics, avant tout des sous-traitants, font appel à des chauffeurs à la retraite en les payant moins. C'est une

forme de dumping salarial liée à des risques au niveau de la sécurité. Par comparaison, les pilotes de lignes ne peuvent exercer leur métier que jusqu'à 60 ans et chez Swiss, ils prennent leur retraite à 58 ans. La motion se trouve maintenant à la commission du trafic et nous devons encore patienter avant qu'elle soit traitée en assemblée plénière.

Le projet d'assainissement de la Caisse de pensions des CFF vient d'être transmis à la commission des finances. Que fait le SEV maintenant ?

Nous avons immédiatement commencé à communiquer notre prise de position aux membres de la commission. Giorgio Tuti et moi avons par exemple rencontré la présidente de la commission des finances du

Conseil national, Margret Kiener Nellen (PS/BE) et le président du PS Christian Levrat. Nous coordonnons aussi notre lobbying avec les CFF, qui nous aident également à informer les parlementaires sur la situation dans son ensemble.

Et sinon, qu'y a-t-il au Conseil national concernant la politique des transports ?

La question des correspondances ferroviaires avec l'aéro-

port européen de Bâle-Mulhouse doit être discutée lors de cette session: une aide fédérale est prévue pour cela dans le cadre des crédits pour les liaisons ferroviaires du trafic à grande vitesse. Ces crédits sont cependant menacés parce que les travaux ne pourront pas démarrer cette année. Une motion de Claude Janiak (PS/BL) exige par conséquent une prolongation des délais pour le début des travaux et l'achèvement du projet. *Markus Fischer*

ASSAINISSEMENT DE LA CP DES CFF

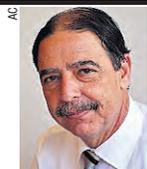
Le Bureau des chambres fédérales a décidé le 31 mai que la Commission des finances du Conseil des Etats traiterait l'assainissement de la Caisse de pensions CFF après la session d'été. La question reste ouverte de savoir si le projet de la CoFi sera déjà prêt pour la session d'automne. Le SEV cherche dans tous les cas la discussion avec les membres de la CoFi déjà lors de la session d'été.

FI

contact.sev: Sur quoi porte la motion que tu as déposée le 3 juin ?

Edith Graf-Litscher: Elle demande que l'on fixe un âge limite pour les chauffeurs de car ou de bus dans la Loi sur la circulation routière et de mettre ainsi en pratique la proposition faite par la section VPT-TL lors du dernier congrès du SEV.

Jusqu'à quel âge les chauffeurs de bus doivent-ils pou-



» Nous avons estimé les bénéfices financiers que CFF Infrastructure pourrait tirer de ces nouveaux bogies. «

Dr Panos Tzieropoulos

Panos Tzieropoulos, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)

« La recherche scientifique est directement au service du monde professionnel »

Les 59 trains deux étages que les CFF viennent de commander à Bombardier pourraient être dotés de bogies « souples ». Ils permettront aux trains de rouler dans les courbes en provoquant moins d'usure sur les rails que les bogies traditionnels. Une étude de l'EPFL, pilotée par le docteur Panos Tzieropoulos, a confirmé l'intérêt économique de cette géniale innovation.

Il y a des millions de francs à gagner pour les CFF! Les nouveaux bogies de Bombardier permettront de faire 10 à 20% d'économie sur la maintenance de la voie, tout en favorisant la vitesse dans les courbes. Cette innovation a été évaluée par une équipe du groupe LITEP (Intermodalité des

transports et de planification) de l'EPFL. Rencontre avec Panos Tzieropoulos, directeur du LITEP.

contact.sev: Qui vous a contacté pour effectuer cette étude?

Panos Tzieropoulos C'est la maison Bombardier qui nous a commandé cette

analyse technico-économique. Nous avons d'abord calculé la valeur de la diminution de l'usure des rails par ce nouveau système de bogie. Ensuite, nous avons effectué des estimations sur les économies que cette diminution d'usure engendrera sur l'entretien de l'infrastructure.

Avez-vous pu tester ces nouveaux essieux?

La seule façon de les tester

» Nous avons une très bonne connaissance du système ferroviaire helvétique. »

serait de les faire circuler suffisamment longtemps. C'est une recherche qui au-

rait coûté des dizaines de millions de francs. Notre étude se base sur des calculs

très précis que nous avons effectués à partir des données fournies par Bombar-

« LE MONDE DES TRANSPORTS EST UN DOMAINE OÙ LES RÉPONSES TECHNIQUES SEULES NE SUFFISENT PAS »

L'étude effectuée par l'EPFL pour Bombardier au sujet des nouveaux trains CFF deux étages, est une opportunité pour solliciter l'avis du Dr Tzieropoulos sur le lien existant entre la recherche, l'industrie et l'exploitation ferroviaire.

D'un côté la recherche ferroviaire cantonnée dans des campus universitaires, de l'autre côté des cheminots journellement confrontés à des tâches concrètes et entre deux les fabricants. Y a-t-il un point commun entre ces univers apparemment si distants?

Je répondrai à cette question sur le mode un peu philosophique. Tous, nous dépendons de tous. Ici nous n'effectuons pas des études dans le vide. La recherche scientifique est directement au service du monde professionnel.

En Suisse, l'EPFL et l'EPFZ sont les deux pôles de compétence en matière de recherche ferroviaire. Comment cela se passe-t-il entre vous?

La collaboration avec l'EPFZ est excellente. Je connais personnellement le professeur Ulrich Weidmann qui est d'une indiscutable compétence. Notre travail ici à l'EPFL – et j'imagine qu'à Zurich c'est la même chose – est composé d'un bon tiers d'enseignement, d'un tiers de recherche pure et d'un tiers de recherche

pour des collectivités publiques ou des entreprises privées comme l'étude que nous avons effectuée pour les nouveaux essieux de Bombardier. Et nous avons un quatrième tiers de travail administratif... (rires).

Quelle est la particularité du groupe LITEP que vous dirigez au sein de l'EPFL?

Le LITEP a été fondé en 1963. Son fondateur, David-Louis Genton, a été le premier à comprendre que le transport est un tout. On ne peut pas s'occuper du chemin de fer ou de la route sans se rendre compte que ce sont des vases communicants. Nous continuons sur la voie tracée par le professeur Genton, nous traitons des transports dans leur ensemble. Et bien que nous soyons dans une école polytechnique, je suis d'avis que le monde des transports est un domaine où les réponses techniques seules ne suffisent pas.

Par exemple?

Pour rebondir sur un sujet d'actualité comme celui de la grande vitesse, je suis de ceux qui pensent que la vitesse ne permet pas uniquement de gagner du temps, mais elle rallonge aussi les distances de déplacement. Ce qui provoque des éclatements urbains, des atteintes à l'environnement, des équipements publics qui coûtent très cher.

BIO

Panos Tzieropoulos, 59 ans, est né à Salonique en Grèce. Ingénieur civil de formation, il a effectué son doctorat sur la mobilité. Cela fait 35 ans qu'il enseigne à l'EPFL. En sa qualité de directeur du groupe LITEP, il a participé à de nombreuses études en Suisse et à l'étranger. Il est membre du comité directeur de la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (WCTR). Son épouse est d'origine suédoise. Le couple vit à Lausanne et a deux filles et un fils. « A la maison, nous avons une douzaine de passeports. Nous sommes tous binationaux et les deux filles sont même trinationales. » Chez le Dr Tzieropoulos, la mobilité n'est pas qu'une affaire professionnelle.

DOSSIER



Panos Tzieropoulos, dans son bureau à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

dier. Ce sont des calculs que nous sommes à même d'effectuer car ici à l'EPFL nous avons une très bonne connaissance du système ferroviaire helvétique. Nous savons ce que représente en termes d'usure de la voie une augmentation de vi-

ner en permanence de manière perpendiculaire à la voie, ce qui permet de diminuer sensiblement l'usure du rail puisqu'ainsi les roues épousent mieux le rail. Ça c'est pour le premier atout. Deuxième atout, ces nouveaux bogies

” La vitesse ne permet pas uniquement de gagner du temps, mais elle rallonge aussi les distances de déplacement. Ce qui provoque des éclatements urbains, des atteintes à l'environnement, des équipements publics qui coûtent très cher. ”

tesse, une augmentation du poids, une mauvaise répartition du poids du train, etc. La phase test de ces bogies sera effectuée lors de la procédure d'homologation exigée par l'OFT.

Quelle est la particularité de ces nouveaux bogies ?

Ils ont un double atout. Dans les courbes, ces bogies permettent aux essieux de pivoter afin de se position-

ner en permanence de manière perpendiculaire à la voie, ce qui permet de diminuer sensiblement l'usure du rail puisqu'ainsi les roues épousent mieux le rail. Ça c'est pour le premier atout. Deuxième atout, ces nouveaux bogies permettent aux trains de ne pas pencher vers l'extérieur par un système qui contre la force centrifuge que nous appelons la compensation du gîte (les CFF appellent ce système compensation du dévers, *ndlr*). Cela offre un meilleur confort aux voyageurs et fait gagner de la vitesse. Ce sont ces atouts que nous avons analysés dans notre étude, et nous

Suite en page 12

LES GAINS QU'ENGENDRERAIENT LES BOGIES BOMBARDIER

Le rapport de 41 pages que Bombardier a commandé à l'EPFL s'intitule « Importance relative des facteurs d'usure et de dégradation de la voie et influence et apports de l'innovation dans la construction du matériel roulant ». Ce rapport a calculé le potentiel d'économie qu'engendreraient les nouveaux

trains deux étages équipés du système de bogie inédit ARS (Active Radial Steering). Résultat de la recherche : sur la ligne Genève-Saint-Gall, le coût de maintenance de la voie serait inférieur de l'ordre de 10% à 20% par rapport à des bogies conventionnels, soit une économie de 6 à 14 millions de

francs sur un coût annuel de maintenance de 55 millions de francs engendré par le seul trafic des Intercity sur cette même ligne Genève-Saint-Gall. Le 12 mai, lors de la conférence de presse que les CFF ont mise sur pied pour annoncer l'attribution des 59 voitures deux étages à Bombardier, Vincent Ducrot, chef ad interim de la Division Voyageurs, a affirmé que « le système de compensation du dévers faisant l'objet de l'appel d'offres coûte nettement moins que 100 millions pour 59 trains et peut remplacer des développements d'infrastructure représentant plus d'un milliard de francs d'investissements ». Par ailleurs, ces bogies révolutionnaires permettront de réaliser une réduction de la consommation d'énergie équivalant à celle consommée par 150 ménages (calcul effectué en considérant que tous les Intercity qui roulent entre Genève et Saint-Gall sont équipés de bogies ARS).



Moins d'énergie, moins d'usure des rails, et plus de vitesse dans les virages grâce à une compensation du gîte (ou du dévers) intégrée au bogie. En confiant la commande à Bombardier, les CFF ont parié sur une nouvelle technologie. En 2014, au terme de la phase d'homologation, ce sera à l'OFT de dire si le pari est gagné.

Suite de la page 11

avons estimé les bénéfices financiers que CFF Infrastructure pourrait tirer de ces nouveaux bogies.

Grâce à cette étude, n'avez-vous pas l'impression d'avoir donné un coup de pouce à Bombardier ?

Cela fait partie de nos compétences de travailler sur mandat pour des entreprises privées ou pour des pouvoirs publics. Si Siemens ou Stadler nous avaient contactés pour une étude, nous aurions travaillé avec eux. Notre collaboration avec Bombardier a pris fin lorsque nous leur avons remis notre étude. Nous avons refusé de suivre ce dossier dans sa phase

» Notre collaboration avec Bombardier a pris fin lorsque nous leur avons remis notre étude. »

commerciale. Ceci dit, j'aurais bien vu les CFF, voire l'Office fédéral des transports, nous commander une telle étude puisque ces nouveaux bogies devront être homologués.

Avez-vous eu l'occasion de chercher des solutions à la saturation du trafic ferroviaire ?

Nous avons effectué plusieurs études pour trouver une solution à la saturation du trafic entre Lausanne et Genève. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'une troisième voie tout au long du parcours ne serait pas la panacée. L'horaire cadencé coordonné – l'horaire Rail 2000 – a une propriété de symétrie, ce qui fait que c'est uniquement dans des secteurs précis qu'il faudrait une troisième, voire une quatrième voie, pour permettre aux trains de se croiser. C'est une conclusion à laquelle sont aussi arrivés les CFF.

Propos recueillis par
Alberto Cherubini

Bref rappel historique à propos de l'industrie ferroviaire helvétique

Retour aux sources avec Bombardier

L'attribution par les CFF de la commande de 59 trains deux étages au groupe Bombardier marque dans un certain sens le retour en force de l'industrie ferroviaire suisse qui avait connu ses heures de gloires avec les SLM, Schindler, SIG et ABB (ainsi que Sécheron et les Ateliers Mécaniques de Vevey, ndlr).

Ceux qui suivent de près depuis un certain temps l'évolution du monde ferroviaire helvétique se souviennent des traditionnelles conférences de presse des CFF qui annonçaient la commande ou l'arrivée de nouvelles voitures ou locomotives. Immanquablement, ce nouveau matériel roulant était fabriqué en Suisse. Cette autarcie ferroviaire était une particularité tout helvétique.

Prix élevé

L'attribution quasi automatique des commandes à



La technologie des nouveaux trains deux étages CFF a ses racines dans l'histoire de l'industrie ferroviaire suisse.

l'industrie ferroviaire de notre pays était due à la qualité du matériel livré, à l'exception de quelques maladies d'enfance comme celles rencontrées par la série des locomotives 2000. Mais il faut bien le dire, cette qualité avait un prix plutôt élevé.

Les temps ont changé

Cette entente entre les compagnies ferroviaires et l'industrie helvétique a duré de nombreuses décennies. A la longue, cette complicité s'est

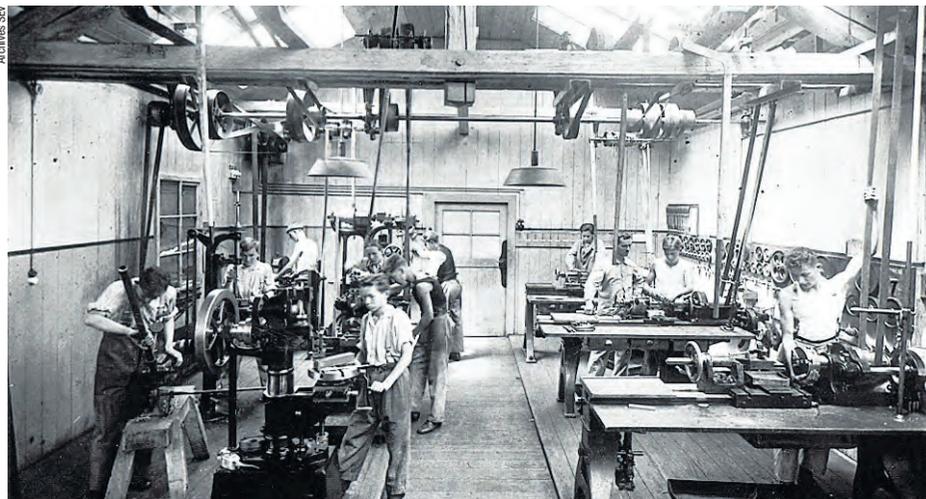
transformée en piège. Les innovations technologiques n'ont pas suivi. Les multinationales comme Siemens, Alstom et Bombardier sont devenues plus concurrentielles tant au niveau du prix que sur le plan technique. De plus, ces multinationales ont su offrir des délais de livraison beaucoup plus rapides. Elles ont tout naturellement pris le relais de la traditionnelle industrie ferroviaire helvétique. Ainsi, par exemple, à Zurich Oerlikon, là où

se trouvaient les célèbres ateliers Tramont (traction – montage) d'ABB, l'espace est désormais occupé par le centre de recherche du groupe Bombardier (à Villeneuve, Bombardier s'est installé dans les anciens locaux des Ateliers Mécaniques de Vevey, ndlr). Et pour remplacer SIG à Neuhausen (Schaffhouse), il y a eu Fiat et aujourd'hui Alstom.

Stadler, le nouveau venu

Dès 1995, l'actuel Stadler Rail de Bussnang, de petite entreprise régionale, s'est transformé en important acteur international. Ceci grâce aussi au fait que l'entreprise thurgovienne a su s'entourer d'ingénieurs formés dans les anciennes entreprises ferroviaires helvétiques. Par ailleurs, Stadler a racheté à SLM Winterthur son département de trains à crémaillère.

Ainsi, la commande des 59 trains décrochée par Bombardier marque une certaine continuité et redonne en quelque sorte l'occasion à un glorieux secteur de l'industrie suisse de retrouver son deuxième souffle.



Durant de nombreuses décennies, le savoir-faire helvétique dans la fabrication et l'entretien du matériel roulant ferroviaire a fait école.

Johannes von Arx/AC

Commission féminine

**Samedi
26 juin**

■ **Sortie de la commission féminine SEV à Simmelfälle (Lenk)**

Toutes les collègues actives et retraitées sont cordialement invitées à participer à cette sortie.
Départ : Lausanne 7 h 20, Montreux 7 h 45, arrivée à la Lenk à 9 h 56.
Retour : arrivée à Lausanne à 18 h 40 au plus tard.
Pour plus d'informations et pour vous inscrire, adressez-vous à : Marie-Thérèse Godel, Länggasse 86, 3292 Busswil bei Büren, tél. 032 384 43 81 ou 079 512 13 64.

Le comité

Sections

**Mardi
29 juin
20 h**

Restaurant L'Orange Mécanique au-dessus de Nyon

■ **VPT NStCM/TPN**
Assemblée générale ordinaire

Ordre du jour :
Résultats CCT et divers.

Tous les membres sont cordialement conviés à cette assemblée. Les retraités sont également les bienvenus.

Le comité

**Mercredi
30 juin**
Dès 19 h
Dépôt de Chandolan Fribourg

■ **VPT TPF urbains**
Traditionnel souper de la section

La fiche d'inscription est affichée au dépôt. Merci de vous inscrire au plus vite.

Le comité

Retraités

Mardi 15 juin

■ **PV Fribourg**
Course annuelle à Stein am Rhein, Schaffhouse

Inscriptions: les inscriptions doivent parvenir, **sans faute, jusqu'au 11 juin 2010**, par téléphone au vice-président Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, par e-mail : franzrohner@bluewin.ch, ou au caissier Francis Lambert, tél. 026 322 21 61 ou par e-mail : francis.lambert@bluewin.ch

Horaires: Fribourg dép. 8 h 04 voie 3, Winterthur arr. 10 h 05 voie 4, dép. 10 h 12 voie 7, Stein am Rhein arr. 10 h 52. Transfert à pied (environ 10 min) jusqu'à l'hôtel Adler, situé au Rathausplatz.

Repas: potage du jour – bœuf braisé, garniture de légumes, gratin dauphinois – dessert.

Prix après participation de la caisse: Fr. 28.- qui seront encaissés directement avec les boissons, par le personnel de service.

Stein am Rhein dép. 13 h 30 du débarcadère: en bateau, Schaffhouse arr. 14 h 45. Temps libre pour visiter le Munot (débarcadère – gare environ 15 minutes à pied).

Schaffhouse dép. 16 h 14 voie 3, Winterthur arr. 16 h 42 voie 6B, dép. 16 h 58 voie 3, Fribourg arr. 18 h 54. Chaque participant s'occupe de son titre de transport: carte journalière ou AG.
M. Kolly, secrétaire

22. juin
10 heures,
Olten, au
Congress
Hotel Olten

■ **Sous-fédération VPT**
Assemblée de la branche des retraités

Thèmes principaux: FVP, questions de santé et discours du président du SEV Giorgio Tuti. Prière de vous inscrire jusqu'au 15 juin auprès de martin.ritschard@vpt-online.ch ou bien au: 079 782 09 77.

Judi 17 juin

■ **SEV-TPG retraité-e-s**
Sortie des jubilaires

La section SEV-TPG retraité-e-s, chargée d'organiser la sortie des jubilaires du 17 juin, prie instamment les bénéficiaires qui ne l'ont pas encore fait de renvoyer le bulletin d'inscription en leur possession dans les meilleurs délais. Personne n'est inscrit d'office.
Marc-Henri Brélaz, président

**Mercredi
23 juin**

■ **PV Valais**

Sortie annuelle 2010 à Zornasco (Italie), dans le Val Vigezzo

Attention: la finance de participation à cette sortie est bien de **25 euros** et non de 25 francs par personne comme mentionné dans notre dernier numéro. Nous prions les membres de la section PV Valais d'excuser la rédaction de *contact.sev* pour cette erreur.

Notre sortie annuelle aura lieu le mercredi 23 juin 2010. Nous voyageons en train jusqu'à et au retour de Domodossola. De Domodossola jusqu'à et au retour de Zornasco en bus. Un menu typiquement italien de 4 plats, plus le dessert nous sera servi au restaurant Pescheira.

Votre participation de **25 euros par personne** comprend l'apéritif, le repas, le vin, l'eau minérale, un café crème et le transport par bus. L'encaissement se fera au restaurant, veuillez préparer la monnaie en euros s.v.p. Merci d'avance.

Inscriptions: auprès du collègue **Rudolf Luggen, case postale 493, 3900 Brigue. Tél. 027 923 21 39 ou 024 481 42 00. E-mail: luggen.rudolf@sunrise.ch.** Au plus tard, jusqu'au **15 juin 2010**, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de février dernier. (Pour celles ou ceux qui auraient égaré ledit talon, un téléphone ou une carte postale feront également l'affaire). N'oubliez pas votre passeport ou votre carte d'identité.

Titres de transport: carte annuelle, carte journalière FVP ou billet Domodossola aller-retour.

Horaire

Aller: Saint-Maurice dép. 9 h 28, Martigny 9 h 38, Sion 9 h 54, Sierre 10 h 04, Brigue arr. à 10 h 30. Changement de train. Brigue dép. 10 h 44, Domo arr. 11 h 12. Départ des bus à 11 h 30. Arr. à Zornasco à 12 h env.

Retour: Zornasco dép. à voir sur place. Domo dép. 18 h 10, Brigue arr. à 18 h 39. Brigue dép. à 18 h 57.

Pour les retours individuels, les informations seront données sur place par le président. Le comité espère une forte participation.

Frédry Imhof, président

**Mercredi
7 juillet**

■ **PV Vaud**

Sortie d'été aux Marécottes (VS)

Inscriptions jusqu'au 1^{er} juillet, par carte postale mentionnant nom, prénom, adressée à Albert Blondel, ch. du Ravin 16, 1012 Lausanne, ou par courriel: bebert.blondel@bluewin.ch

Comme prévu, notre sortie d'été nous emmènera dans la coquette station des Marécottes, le mercredi 7 juillet. Nous partirons de Lausanne par le train de 9 h 45, au quai 2. Nous changerons de train à Martigny pour atteindre Les Marécottes à 11 h 21. Après une petite marche de 20 minutes, nous serons reçus au restaurant «1000 Etoiles», superbe chalet situé sur les hauteurs du village. Un petit apéro servi sur la terrasse nous ouvrira les babines pour déguster le menu suivant: Consommé Mille-fanti, Emincé du Mazot, Légumes de saison, Roesti, Soupe de fruits rouges/Glace vanille, le tout arrosé d'un petit coup de Dôle et terminé par le café. Le temps à disposition étant largement compté, vous aurez, si le cœur vous en dit, la possibilité de faire une petite excursion en télécabine à La Creusaz ou visiter le Zoo alpin. Le retour des Marécottes est prévu à 16 h 29, arrivée à Lausanne à 18 h 15. La participation de Fr. 50.- sera encaissée durant le trajet; les membres ayant 80 ans auront droit à une petite attention. Pour le transport, munissez-vous de votre carte annuelle de transport, d'une carte journalière ou d'un billet à demi-prix.

A noter: un autobus d'une quarantaine de places sera à disposition, à l'arrivée, pour transporter les personnes ayant de la peine à marcher.

Bébert

■ VPT GoldenPass

Assemblée générale de printemps et vote caisse de pension

L'assemblée générale de printemps de notre section VPT a eu lieu le 25 février 2010 au Buffet de la Gare de Château-d'Œx.

40 membres étaient présents et ont participé aux discussions sur la fermeture de la gare de Caux et sur les objectifs des mécaniciens du dépôt de Montreux. Le rapport annuel du président et les comptes du caissier ont été approuvés à l'unanimité. Les membres ont également été informés sur les différen-

tes possibilités d'un changement de caisse de pension. A cause de la crise financière les travailleurs vont perdre beaucoup d'argent. La direction a examiné la possibilité d'un changement de caisse. Elle nous a proposé trois possibilités. Le vote nécessaire a eu lieu le 19 mars 2010 et le résultat a été annoncé au mois d'avril. Participation record de 93,4%. Le passage de l'Ascoop à Profelia a été adopté avec 293 oui. Dès le 1^{er} juillet 2010, notre société rejoindra donc la fondation Profelia

K. Rösti



Changement de caisse de pension pour le personnel de GoldenPass.

■ PV Vaud

Le comité sera renouvelé l'année prochaine

Assemblée des membres du mercredi 26 mai au Buffet de la Gare de Lausanne

Râ n'est décidément pas syndiqué! En effet, les membres de la PV Vaud ont certainement préféré ses rayons à une salle fermée, cause de la faible participation à une assemblée pourtant prometteuse pour nos affaires syndicales. Après l'ouverture par la fanfare des Cuivres du Talent, notre président ouvre l'assemblée en souhaitant la bienvenue aux membres présents et en excusant sept collègues. Les objets statutaires liquidés, notre président, Daniel Turin, relate les points importants qui mobilisent l'attention de notre sous-fédération:

- Assemblée des délégués à Brigue;
- Caisse de pension, son financement, la mise sur pied d'une CCT pour la mise en réseau des organisations de retraités;
- Facilités de transport avec à la clé le bon de 66 fr.;
- Politique de la direction des CFF sur la création de 12 régions, avec le risque d'éloignement des sections du syndicat;
- Nouvelles structures du SEV;

- Recrutement avec les incidences sur l'effectif de notre syndicat;

Notre président termine en rappelant que 2011 marquera la fin de la période administrative et que des places au sein de notre comité devraient être repourvues, notamment la place de délégué pour la région Vallorbe-Valée de Joux toujours pas repourvue suite au décès du titulaire. Un collègue évoque la situation des caisses maladie et la situation dramatique qui attend le personnel hospitalier; vu les salaires très bas, le manque de personnel se fait sentir au détriment des soins auxquels nous aurions droit; la politique actuelle du Conseil fédéral à l'égard des caisses maladie n'est pas faite pour y apporter un remède.

Après un intermède musical, la parole est donnée au représentant du SEV. Notre secrétaire romand Vincent Brodard trace les contours de l'activité de la direction de notre SEV. Le renouvellement de la CCT est à l'ordre du jour avec principalement le problème salarial. L'infrastructure des CFF et Cargo font l'objet de discussions (séparation du trafic, salaires, etc.). Concernant les assurances sociales, l'objectif numéro 1 est le référendum sur la loi fédérale de l'assurance chômage avec la baisse des

prestations prévues; vu la situation, ce n'est pas le moment de les diminuer. La 5^e révision de l'AI commence à porter ses fruits et déployer ses efforts. La 11^e révision de l'AVS ressemble à une partie de ping-pong entre les deux Chambres, ceci sur un fond de compensation (augmentation des cotisations et baisse des prestations). Le point chaud de l'exposé de Vincent est bien entendu consacré à notre caisse de pension; actuellement, le dossier avance; depuis 2000, on enregistre des bagarres continues qui produisent toutefois leurs effets; les CFF s'étant dotés d'un nouveau directeur et d'un nouveau président du conseil d'administration, les discussions pour un financement correct, actuellement insuffisant, continuent et constituent un pas énorme; une séance avec une commission spéciale est agendée au 31 mai... espérons! Un lobbying important devra être entrepris auprès des parlementaires afin d'obtenir une majorité en faveur d'un assainissement significatif. C'est sur cette note optimiste que Vincent termine son exposé, vivement applaudi. Après avoir répondu à quelques questions, l'assemblée est levée.

Albert Blondel

■ PV Genève

Superbe sortie dans les Alpes vaudoises et petite mise au point concernant les inscriptions

Ce vendredi 28 mai 2010, nous étions 110 «Genevois» à prendre place dans une grande composition de l'ASD (TPC) à Aigle, en direction des Diablerets.

Le tracé de cette ligne vaut le détour. C'est le dernier souci de Gaëlle, petite-fille des familles Delaquis et Broye, qui profite des nombreux papys et mamys pour jouer tout en douceur avec son ballon!

Arrivés en station, la petite marche, via le marché hebdomadaire, aiguise nos

appétits. Devant le Grand Café, Serge n'a pas besoin d'un porte-voix pour nous aiguiller au salon de l'apéritif où les fauteuils «cosy» sont appréciés. Tiens, les plus alertes sont déjà devant le bar!

Le menu choisi par le comité de section a réjoui les papilles de toutes et tous!

Retour

La composition ASD du matin nous reconduira en plaine (de perchoirs bien choisis, un «ferrovipate» avivé a immortalisé le convoi à l'aller et au retour).

La correspondance – un peu tendue – à Aigle (direction Genève) n'a pas permis à Vreni et Bob (qui remon-

taient le Valais) de vous saluer!
Le secrétaire, Bob

N.-B. Petit problème financier: vous vous inscrivez via le versement/virement à notre compte postal, votre comité annonce donc le nombre d'inscrits au restaurateur (ici 125). Ce dernier organise en conséquence sa logistique, et il facture logiquement 125 repas.

Malheureusement, cette fois, une quinzaine de personnes ne sont pas venues!?

Ces absents ne seront que partiellement remboursés.

Ce genre de situation est dommageable pour toutes, tous et votre comité.

Le comité SEV-PV Genève

DÉCÈS

John Baumeler, chef de train retraité, Lyss, décédé le 28 mai dans sa 87^e année. Membre PV Bienne.

Georgette Bruand, veuve de Gérald, Yverdon-les-Bains, décédée le 22 mai dans sa 83^e année. Membre PV Vaud.

Erwin Burkolter, chef ouvrier principal retraité, Yverdon, décédé le 29 mai dans sa 90^e année. Membre PV Vaud.

Frédéric Diserens, chef de halle retraité, Neuchâtel, décédé le 29 avril dans sa 75^e année. Membre PV Neuchâtel.

Jesus Fernandez, chef de groupe retraité, décédé le 29 mai dans sa 79^e année. Membre PV Genève.

Jacques Giroud, maître artisan retraité, Champagne, décédé le 26 mai dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.

Suzane Jampen, veuve de Roger, Yvonand, décédée le 8 mai dans sa 93^e année. Membre PV Vaud.

Erna Jenny, veuve de Candide, Bienne, décédée le 8 mai dans sa 75^e année. Membre PV Bienne.

Marc-Henri Nicollier, mécanicien retraité, Renens, décédé le 4 mai dans sa 75^e année. Membre PV Vaud.

Paul Niederer, chef de train retraité, Lausanne, décédé le 16 mai dans sa 90^e année. Membre PV Vaud.

Angelo Paltenghi, conducteur retraité, Genève, décédé le 29 mai dans sa 89^e année. Membre TPG.

Denis Perrin, contremaître retraité, Denges, décédé le 23 mai dans sa 83^e année. Membre PV Vaud.

André Richard, chef de groupe, Morges, décédé le 18 mai dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Marie Staehli, veuve d'Oscar, Delémont, décédée le 24 mai dans sa 93^e année. Membre PV Jura.

Jean Sansonnens, fonctionnaire spécialiste retraité, Lausanne, décédé le 29 mai dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Margrit Zingg, veuve de Fritz, Aegerten, décédée le 24 mai dans sa 83^e année. Membre PV Bienne.

Maria Zosso, veuve de Roger, Neuchâtel, décédée le 15 avril dans sa 80^e année. Membre PV Neuchâtel.

Faisons un peu plus ample connaissance avec des membres actifs du SEV

Pierre Ackermann, convivial président des retraités jurassiens

Pierre Ackermann, 68 ans, préside depuis 2007 la section PV Jura. Une section forte de 270 membres.

Assis à la table d'un bistrot situé en face de la gare de Delémont, l'homme fait preuve, à l'instar de la plupart des cheminots, d'une certaine aisance dans les contacts. En 1997, il a été président du

COMITÉ PV JURA

Pierre Ackermann, président; Benoît Koller, vice-président et caissier; Oscar Schaub, secrétaire; Jean-Louis Eschmann, assesseur; Lucien Mouttet, assesseur

Conseil de ville de Delémont (législatif). Organe au sein duquel il a siégé douze ans.

Membre du parti socialiste, il a côtoyé de très près et durant de nombreuses années le regretté Pierre-Alain Gentil lorsque ce dernier était maire

» Pierre-Alain Gentil était un homme qui savait tenir ses engagements. Il exigeait plus de discipline de lui que des autres. »

de la capitale jurassienne. « Pierre-Alain Gentil était un professionnel de la politique. Comme un arbitre de foot, il était capable de prendre une décision dans la seconde. C'était un homme qui savait tenir ses engagements. Il exigeait plus de discipline de lui que des autres. » Un bien bel hommage qui sonne juste aux oreilles de ceux qui ont connu l'ancien président du SEV.

38 ans de service à la gare de Delémont

Pierre Ackermann est né à St-Gall le 6 décembre 1942.

« Les premières années de ma vie je parlais l'allemand. Une langue que j'ai aujourd'hui pratiquement oubliée. » Ses parents se sont sé-

parés. Il a grandi auprès de sa mère et de ses grands-parents maternels à L'Isle, dans le canton de Vaud. Le 13 avril 1959, il entre aux CFF comme apprenti de gare. Jeune professionnel, il sillonne le pays. A Courfaivre, il fait connaissance de celle qui deviendra son épouse. « Nous nous sommes mariés en décembre 1963 à Porrentruy, j'avais 21 ans. » Le couple a deux filles et cinq petits-enfants. Pierre-Ackermann est un syndiqué de la première heure. « J'ai adhéré au SEV dès la première année de mon apprentissage. Cette an-

née cela fait 51 ans que je suis syndiqué. » De janvier 1966 au 31 mai 2004, soit durant 38 ans, Pierre Ackermann a travaillé à la gare de Delémont.

D'abord comme commis, il a terminé sa carrière professionnelle comme adjoint du chef de gare. Au SEV, il a été

très actif au niveau du recrutement, mais n'a pas endossé de responsabilités syndicales durant sa vie active. « Je m'étais porté candidat pour être secrétaire de notre section SBV, mais l'assemblée a élu un autre collègue. C'était la belle époque où on se pres-



Pierre Ackermann.

sait au portillon pour siéger au sein d'un comité de section... »

Plaisir d'être président de section

Son heure pour assumer des responsabilités au sein du SEV est arrivée en 2004, l'année de sa retraite. « On m'a tout de suite sollicité pour entrer au comité de la section PV Jura et deux ans plus tard j'ai été élu président. » Il est plutôt satisfait de l'activité de sa section. « J'ai vraiment du plaisir à exercer cette fonction de président. Nous pouvons compter sur trois visiteuses de malades (*lire encadré ci-contre*). Nous avons une équipe très active de marcheurs, une chorale qui compte une trentaine de membres et un groupe musical. Chaque année nous effectuons une sortie qui est bien suivie, cette année nous irons à Avenches le mercredi 25 août où nous serons reçus par le secrétaire syndical Daniel Trolliet qui est également municipal de cette cité. Une section syndicale de retraités, ce n'est pas uniquement des sorties. Bien entendu, nous ne sommes plus immergés dans l'actualité syndicale, mais des thèmes comme la Caisse de pensions CFF et les facilités de voyage sont toujours très chauds ! »

Propos recueillis par
Alberto Cherubini

Claudine Macchi, visiteuse chez les malades de la section PV Jura

La plupart des sections des retraités PV nomment des visiteuses ou des visiteurs qui vont trouver des collègues de section hospitalisés ou bloqués chez eux par la maladie. Un service discret, mais oh combien apprécié par ces collègues qui, en plus d'être confrontés à la maladie, vivent souvent dans une certaine solitude.

La section PV Jura peut compter sur trois visiteuses: Marcelle Comte pour l'Ajoie, Marthe-Agathe Clerc pour le Jura Sud et Claudine Macchi pour la région de Delémont. Rencontre avec Claudine

Macchi, épouse du cheminot retraité Amerigo Macchi qui a travaillé au service des lignes de contacts CFF. Le couple habite à Courroux. Il a deux fils et deux petits-enfants.

Cela a été facile d'accepter ce poste de visiteuse des malades ?

Dans un premier temps, j'avais hésité. Mais je suis quelqu'un qui a le contact facile et en fin de compte je me suis dit que c'est un service que je pouvais rendre.

Comment vous vous y prenez ?

Je ne rends pas uniquement visite aux malades, je vais également trouver les collègues qui fêtent leur anniversaire avec un chiffre rond comme 80, 85 ou 90 ans et plus. En

principe je vais les trouver le jour même de leur anniversaire, sans les avertir. » La plupart des personnes à qui je rends visite vivent seules. »

Que ce soit pour les malades ou les jubilaires, je ne vais pas les mains vides. J'apporte au nom de la section des bouteilles ou des fleurs. La section a un petit



Claudine Macchi.

budget pour ces cadeaux. J'effectue une trentaine de visites par année.

Etes-vous bien reçue ?

Oui, en principe je suis très bien reçue. Parfois je rencontre des personnes qui vivent renfermées sur elles-mêmes, avec l'âge ça arrive ce genre de choses, mais ce sont des exceptions. Généralement on m'offre un café, un thé ou l'apéro. On me montre les photos de famille. Je suis à l'écoute. La plupart des personnes à qui je rends visite vivent seules. Je fais parfois de belles rencontres et cela m'arrive de retourner chez elles par amitié.

AC



Mitarbeiter/in Bahnreservierung (60-100%)

Kuoni Destination Management sucht für das Bahn-Team in Zürich, das jährlich über 100'000 Plätze in Schweizer und europäischen Zügen reserviert, per 01.08.10 oder früher eine versierte und kompetente Verstärkung. Aufgaben: Reservierung und Verwaltung von Kontingenten, Ausstellen von Tickets sowie Beratung unserer Verkaufsbüros in Übersee (insbes. Japan und Hong Kong). Starke saisonale Spitzen sorgen für eine abwechslungsreiche, aber auch sehr anspruchsvolle Tätigkeit.

Voraussetzungen: Ausbildung Bahnbediensteter/KV ÖV oder KV Reisebüro; erste Berufserfahrung in einem Schweizer Bahn-/Touristikunternehmen; sorgfältige und strukturierte Arbeitsweise sowie kulturelles Einfühlungsvermögen, hohe Stabilität und Belastbarkeit. Prisma2 und/oder Railticking sind ein Muss, gern auch Galileo/Railmaster. Die gängigen Office-Programme. Deutsch sowie sehr gutes Englisch in Wort und Schrift setzen wir voraus.

BITTE BEWERBEN SIE SICH ONLINE: WWW.KUONI-DMC.CH/JOBS

Kuoni Travel Ltd., Destination Management, Klaus Henkel, Ueberlandstrasse 360, CH-8051 Zürich, Tel. +41 44 325 22 43

Movendo – avec siège à Berne – est l'Institut de formation des syndicats affiliés à l'Union syndicale suisse et offre des formations continues en allemand, en français et, sur demande, en italien.

La formation traite divers thèmes liés au monde du travail à savoir : politique et économie. droit et travail. sécurité sociale. communication. organisation vie et travail. compétences techniques. représentation du personnel.

Movendo, suite au départ à la retraite d'un de ses collaborateurs, cherche pour ses activités en Suisse romande pour le 1^{er} novembre 2010

Un-e responsable de formation (70-80%)

de langue maternelle française dont les principales tâches et responsabilités seront :

- l'organisation des cours destinés aux militant-e-s francophones des syndicats (conception, organisation, budgétisation, enseignement, modération et encadrement d'intervenant-e-s)
- administration des cours du propre domaine
- collaboration et coordination avec les homologues de la Suisse alémanique et romande

Nous attendons :

- une très bonne compréhension orale de l'allemand
- une formation de Formateur/trice d'adultes
- une expérience dans la formation d'adultes
- d'amples connaissances du mouvement syndical, particulièrement dans le domaine des militant-e-s
- une large expérience dans les travaux de conception et de gestion de projets
- une capacité de gérer ses propres tâches administratives
- une disponibilité à la mobilité
- de bonnes connaissances en informatique (office, word, excel, internet)

Nous offrons :

- une activité engagée, dans un milieu syndical passionnant
- un travail intéressant, disposant d'une certaine autonomie, au sein d'une petite équipe
- des conditions de travail favorables

Veillez adresser, jusqu'au 30 juin 2010, votre candidature à :
Movendo, Susanna Leutenegger, CP 3000 Berne 23 ou
à susanna.leutenegger@movendo.ch

Pour d'amples informations n'hésitez pas à contacter Susanna Leutenegger au 031 370 00 77 ou via www.movendo.ch.

L'Association du personnel de la Confédération (APC) cherche pour son secrétariat à Ostermundigen, près de Berne,

une collaboratrice ou un collaborateur de langue maternelle française

À côté de tâches de secrétariat, cette personne participe à la réalisation et à l'administration du journal de l'association, gère le domaine des traductions et corrige des textes en langue française. Elle assure également la logistique de cours de formation en langue française, ainsi que la mise à jour du site internet de l'association.

Nous attendons d'elle une parfaite maîtrise de la syntaxe et de l'orthographe en langue française, d'excellentes connaissances d'allemand et si possible d'italien, ainsi que la maîtrise des outils informatiques.

Nous offrons un travail au sein d'une petite équipe de langue allemande dans la région de Berne, des conditions de travail et d'emploi modernes et un salaire selon les conditions en vigueur à la Confédération.

Entrée en fonction : à convenir.

Si ce poste vous intéresse, adressez votre offre d'emploi et documentation usuelle jusqu'au 30 juin 2010 au plus tard à :

Association du personnel de la Confédération (APC)
« Dossier de candidature »
Oberdorfstrasse 32
3072 Ostermundigen

Renseignements : Hans Müller, secrétaire général de l'APC
Tél. 031 938 60 61 ou 079 406 93 38
hans.mueller@pvb.ch – www.pvb.ch



Tu piges, t'économises!

Un budget de vacances décontracté grâce à l'argent Reka.

reka

Angle droit

Une rencontre de hasard aux suites douloureuses

Le tribunal a suivi l'avocat du SEV, qui réclamait des indemnités plus élevées que celles requises par le Ministère public.

L'exemple de la pratique quotidienne du service juridique SEV montre que les indemnités pour tort moral et les dommages et intérêts ne sont pas versés automatiquement aux victimes de violence.

Au printemps 2007, le mécanicien L. croise un groupe de jeunes dans un passage sous-voie après la fin de son travail vers 0 h 40 alors qu'il se dirige vers sa voiture. Il est alors bousculé par X, 23 ans. Une brève altercation

verbale s'ensuit. Y, 19 ans, arrache alors au mécanicien son téléphone. Celui-ci veut le récupérer, mais X le pousse si fort qu'il tombe en arrière contre un automate Selecta. Simultanément, Y lui donne un coup de poing au visage. Ses lunettes tombent par terre et se cassent. Y traite encore la victime de « fils de pute » et les agresseurs s'enfuient. Ils s'emparent du portable de L. pour l'empêcher d'alerter la police, le piétinent et le jettent dans un caniveau. La police retrouve les deux agresseurs malgré tout et les garde plusieurs jours en détention préventive. Ils avaient consommé des dro-

gues et de l'alcool et déjà commis plusieurs délits auparavant.

Des craintes pour son avenir

L. doit se faire opérer pour ses multiples fractures au nez (base du nez et cloison nasale). Il ne voit plus rien de l'œil droit durant une semaine et craint pour son avenir professionnel. Durant le même temps, la respiration par le nez est complètement bloquée, ce qui provoque de fortes perturbations du sommeil et des maux de tête. A cela s'ajoutent des contusions et un traumatisme psychologique. Durant 26 jours, L. est en incapacité de travail.

Par chance, l'œil et le nez guérissent progressivement.

En été 2009, les deux voyous doivent répondre de leurs actes au tribunal. L. est représenté par un avocat du SEV et n'a pas besoin de venir en personne.

Condamnation des deux auteurs

X est condamné pour lésions corporelles simples préméditées et à une amende et Y à une peine de prison avec sursis. Ils doivent en outre verser des indemnités pour tort moral de 3000 francs à L., comme l'a requis l'avocat du SEV. Comme le rapport médical l'a établi, les blessures au nez et à la cornée provo-

quent de fortes douleurs. Pour sa part, le Ministère public avait demandé seulement 1000 francs pour tort moral.

Le Tribunal accepte les demandes de dommages et intérêts de l'avocat pour un montant de 2630 francs pour les lunettes, le portable, les déplacements pour aller chez le médecin et l'avocat, le service d'accompagnement de sa femme et 14 jours d'incapacité d'aider à la maison. Le canton prend à charge 2000 francs de frais d'avocat et le reste (la plus grande partie) est pris en charge par le SEV

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.

Où 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

La presqu'île gallo-romaine d'Enge, à Berne

Autour du Brenodurum

Elsbeth Rubin est caissière de la section VPT RBS et travaille comme employée d'exploitation à la gare RBS de Berne. Elle nous propose un tour de la presqu'île d'Enge. Celle-ci a abrité les premiers habitants de la ville de Berne, Celtes et Romains.



La boucle le long de l'Aar se fait en trois heures. Ceux qui s'intéressent à l'archéologie ont la possibilité de faire un crochet par le circuit didactique d'archéologie, rénové tout récemment, pour en apprendre un peu plus sur les racines celtes et romaines de notre capitale.

Avec ses nombreux méandres autour de Berne, l'Aar offre de nombreuses possibilités de balades et d'excursions. Le chemin qui fait le tour de la presqu'île d'Enge offre cependant une variante particulièrement attractive: c'est là que se situait autrefois la colonie

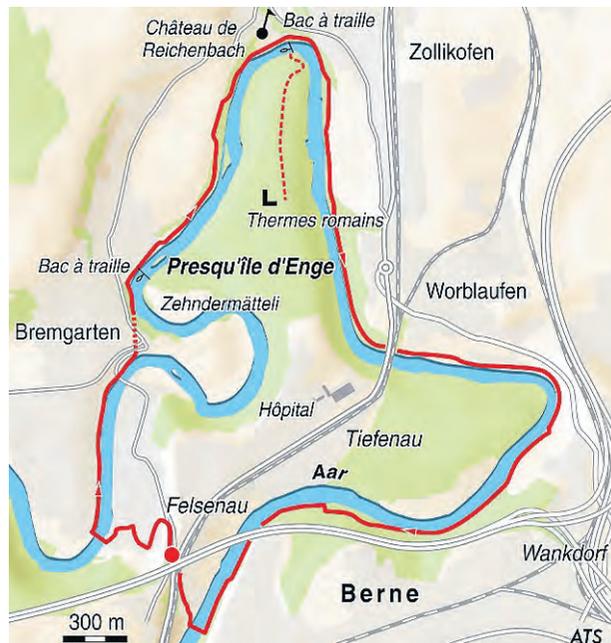
gallo-romaine « Brenodurum ». Le départ et point d'arrivée de la promenade se rejoignent au même endroit, au Felsenau. On y arrive avec la ligne de bus 21 (arrêt « Rossfeld ») ou bien avec le S9 (arrêt « Felsenau »).

De l'arrêt de bus, une voie piétonne descend sur la Felsenaustrasse et bientôt ensuite à gauche sur des escaliers direction le Seftausteg, que nous traversons. Nous suivons juste après la rive droite de l'Aar dans le sens du courant. La rive de ce côté se présente à nouveau comme plus naturelle, vraisemblablement pour compenser l'horrible protection anti-inondations de la rive d'en face.

Après environ 800 mètres,

on traverse un tunnel piéton creusé à travers la molasse, qui raccourcit une boucle de l'Aar. Ce tunnel offre un plaisir particulier aux baigneurs en été: parcourir 300 mètres à pied leur permet de nager près de 2 kilomètres dans l'Aar. Peu après le tunnel, une première possibilité de traverser l'Aar se présente avec le bac du Zehndermätteli. Nous poursuivons cependant jusqu'au château Reichenbach. De charmants bouts de prairie apparaissent en chemin et quelques occasions de repos, y compris des places à grillades.

Le château baroque de Reichenbach, dont les origines remontent probablement à une place forte romaine, nous montre de loin sa magnifique façade. Il a été construit en 1688 sur l'emplacement d'un château du Moyen Age. La salle du tribunal conserve encore ses peintures d'origine. Le château appartient aujourd'hui à Rugenbräu AG, qui exploite un restaurant dans l'ancienne orangerie. Qui a besoin d'une pause peut se

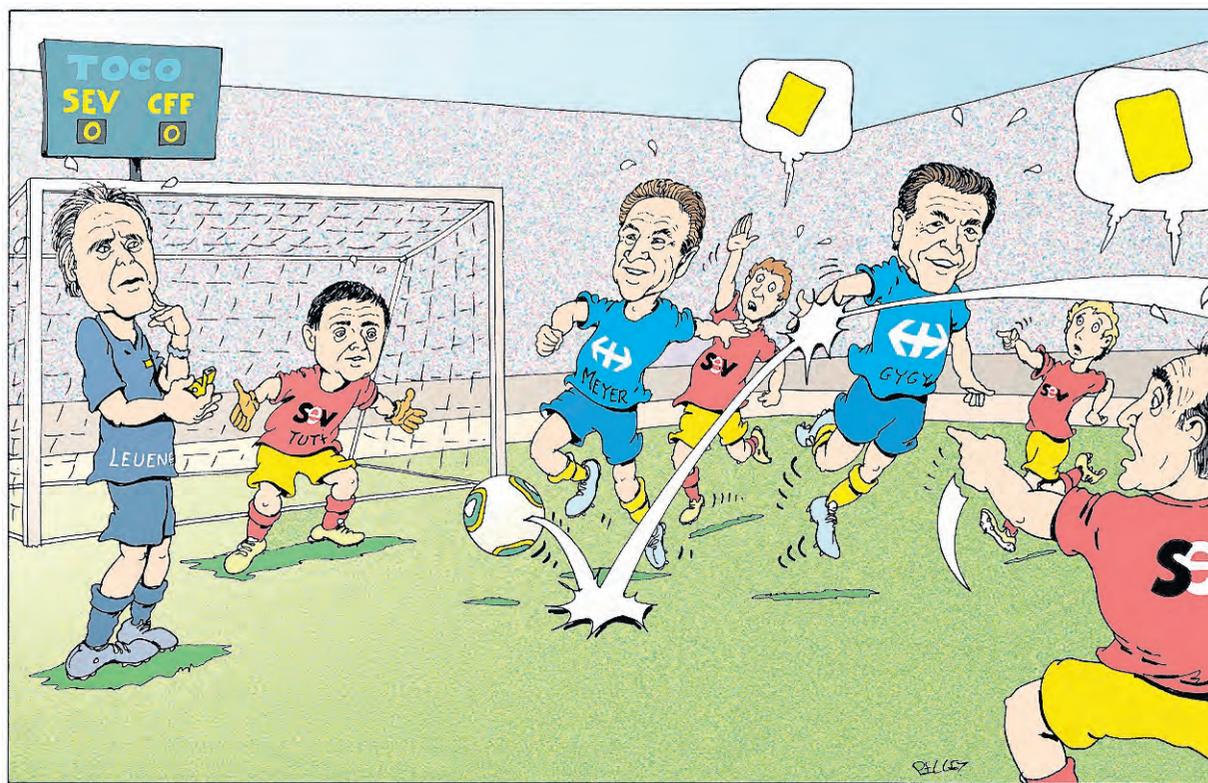


rester dans son jardin et se demander si un crochet aux bains romains en vaudrait la peine, au milieu de la presqu'île d'Engel. Le bac du Reichenbach juste à côté mène sur l'autre rive. Un crochet en vaut absolument la peine, car les bains de l'époque romaine ont été très bien restaurés et offrent des informations intéressantes. On en apprend davantage sur les peuplements celtes et romains avec le nouveau circuit archéologique didactique de mai 2010 qui

reste à côté. Sur la rive droite de l'Aar, on dépasse Worblaufen et en traversant sous le pont Tiefenau, à travers une ancienne zone industrielle et des jardins ouvriers, on se promène le long d'une rive en forêt et une région de prairies plus loin jusqu'au Stauwehr, que nous traversons puis nous rejoignons notre point de sortie. Celui qui se sent encore assez en forme peut se balader trois quarts d'heure jusqu'au parc aux ours.

ma/hk

PELLET PIOCHE : **CARTONS JAUNES POUR LE NOUVEAU SYSTÈME SALARIAL DES CFF (TOCO).**
SOUS SA FORME ACTUELLE, IL EST CONTESTABLE (VOIR PAGES 2 ET 3).



IL Y A 50 ANS

Pour des logements adaptés

A quoi sert-il de perfectionner les institutions de la Sécurité sociale si le logement ne remplit pas sa fonction? Le logement du travailleur est l'une des manifestations les plus importantes et les plus tangibles de son bien-être. C'est là qu'il élève ses enfants, qu'il essaye de se reposer, de se détendre après une période de dur labeur. La qualité du logement a une importance capitale. L'harmonie entre les membres de la famille du travailleur peut être mise à rude épreuve si le logement est trop exigu. L'éducation des enfants peut s'en ressentir très gravement. Et le travailleur lui-même, en cherchant refuge ailleurs, peut être amené à dépenser une grande partie de son gain à son détriment et à celui de sa famille.

Séance du comité SEV du 28 mai

Nouveau code SEV

Le SEV doit élaborer un nouveau code d'ici au congrès de 2011, qui indique le chemin à suivre pour l'avenir. Le comité s'est chargé de ce travail.

Dans le passé de la Fédération des cheminots, les codes ont toujours passé sans laisser de trace. Il faut maintenant se donner un nouveau code, qui montre le SEV comme un syndicat du personnel des transports moderne, orienté vers l'avenir et qui sert aussi d'instrument de travail. «Nous ne voulons pas un code pour la galerie», a souligné le président Giorgio Tuti devant le comité.

Le comité a commencé le travail sous la direction du conseiller externe Walter Schöni. Le résultat qui en res-

sort clairement est que le SEV souhaite un modèle compact et facile à comprendre et pas quelque chose d'hétéroclite et de théorique, afin de mettre en évidence les lignes directrices essentielles du travail et des positions syndicales.

Une première version doit être présentée d'ici cet automne. Elle sera ensuite mise en consultation de manière à ce que le congrès du 24 mai 2011 puisse adopter ce code et qu'il entre en vigueur.

Peter Moor

LE COMITÉ EN BREF

- Le SEV devient actionnaire... La direction syndicale a communiqué au comité que le SEV va acheter une action de chacune des entreprises partenaires essentielles. Le syndicat se ménage ainsi la possibilité non seulement d'être présent aux assemblées générales, mais aussi de pouvoir s'y exprimer.

- Avec notre partenaire syndical CGIL, il a été convenu d'appliquer une règle particulière aux frontaliers qui sont affiliés aux deux syndicats.

- Le SEV réduit son engagement pour l'initiative climatique. Il continuera cependant à la soutenir activement, mais ne

participera plus au comité de direction, parce qu'il y a en ce moment de nombreuses initiatives et référendums qui exigent la mobilisation des personnes concernées.

- Les travaux préparatoires pour l'élection des représentants-e-s du personnel dans le Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF sont en cours. Pour l'heure, l'effectif des membres des différentes associations de personnel est relevé, afin de pouvoir fixer la clé de répartition des 6 sièges. Le SEV aura toujours 4 sièges à disposition, mais il pourrait y avoir des changements pour les autres syndicats.

pma/hk

CFF Cargo

Pétition

Le SEV a lancé une pétition avec les sous-fédérations concernées pour appuyer ses exigences envers Cargo International.

L'exigence numéro 1 du SEV est que le personnel soit soumis à une CCT. Le plus simple serait la CCT CFF existante. D'autres points concernant les offres d'emploi pour les personnes concernées, les rapports de la nouvelle entreprise avec les CFF et le fait que son siège principal doit rester en Suisse. Après que le Conseil de fondation des CFF eut remis sa décision à plus tard sur ce sujet, le SEV poursuit sa récolte de signatures pour cette pétition et appelle tous les membres à télécharger la feuille de signatures sur notre site et à la faire signer sur leur lieu de travail. Le nouveau délai pour retourner les signatures est fixé au 22 juin.

www.sev-online.ch (rubrique «signez S.V.P.»)

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianoli, 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, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, téléphone 044 925 50 60, fax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@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 24 juin. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 17 juin à 10 h.

ÉLECTIONS COMPLÉMENTAIRES À LA COMMISSION DU PERSONNEL CFF

Suite aux mises au concours, les collègues ci-dessous ont fait acte de candidature:

CoPe surface P-VM personnel des trains: Daniel Gerber, lieu de travail Genève, SEV;

CoPe surface P-OP IW Yverdon: Milan Dusanic, lieu de travail Yverdon-les-Bains, SEV. N'ayant pas d'autres candidats dans ce cercle électoral, tous les sièges sont ainsi repourvus par élection tacite.

CoPe surface P-OP préparation des trains: Daniel Purtscher, lieu de travail Zurich, SEV.

CoPe surface: Michael Roth, lieu de travail Lausanne, SEV. Dans ce cercle électoral deux sièges étaient vacants. Le candidat est donc élu tacitement et le deuxième siège reste vacant jusqu'à la prochaine mise au concours.

Nous félicitons les élus et nous leur souhaitons beaucoup de satisfaction dans l'accomplissement de leur mandat.

Pour le **cercle électoral «P-OP préparation des trains»** deux collègues ont fait acte de candidature pour un seul poste à repourvoir. Un vote par bulletin est nécessaire. Durant le mois de juin, chaque membre de ce cercle électoral reçoit un bulletin de vote avec les informations adéquates. Ci-dessous nous présentons les deux candidats avec leur motivation.

Bruno Baruffato, 47 ans, lieu de travail Bellinzone, membre SEV



Activité professionnelle:

Je suis entré le 1^{er} octobre 1987 aux CFF, où j'ai commencé ma carrière dans le secteur du nettoyage de voitures en gare de Delémont. En 23 ans de service, j'ai accumulé une vaste expérience de ce secteur, où j'ai travaillé dans les gares de Zurich, Zoug, Bellinzone,

Chiasso et Genève. J'accomplis ma mission avec plaisir. En 2002, j'ai achevé ma formation de nettoyeur de bâtiments. Je parle et écris l'italien et le français et dispose de connaissances scolaires en allemand, perfectionnées dans le cadre d'un emploi dans l'hydraulique au sein d'une entreprise privée.

Pourquoi je souhaite collaborer au sein de la CoPe:

Je considère que le dialogue entre les représentants du personnel au sein de la CoPe et les CFF est essentiel pour nous permettre d'effectuer notre tâche au mieux et pour assurer une bonne ambiance au sein de notre entreprise.

Engagé socialement, je viens d'être élu au Conseil communal de mon village. Même dans une réalité locale de petites dimensions, il y a en effet de plus en plus de problèmes, qu'il faut résoudre de plus en plus vite. Enfin, j'ai accumulé une certaine expérience au sein de la CoPe Surface de mon secteur d'activité.

Juri De Biasi, 44 ans, lieu de travail Chiasso, membre SEV



Activité professionnelle:

Je travaille aux CFF depuis 1982. Je suis affecté comme mécanicien de

catégorie A à Chiasso VG. Je représente mes collègues au sein de la CoPe Surface P-OP Préparation des trains. Je suis président de section RPV Tessin.

Pourquoi je souhaite collaborer au sein de la CoPe

Je souhaite mettre mon expérience à la disposition de mes collègues afin de trouver des solutions aux problèmes que nous rencontrons dans le cadre de notre travail.

J'aime discuter et confronter mes opinions à celles de mes collègues transalpins.

Secrétariats centraux SEV & SBB

CONFÉRENCE-DÉBAT AVEC MEINRAD PITTET, ACTUAIRE-CONSEIL, SUR LE THÈME:

«APRÈS LE 7 MARS, QUELS ENJEUX POUR QUELS TAUX?»

Vous êtes cordialement invités à cette conférence-débat qui aura lieu

le jeudi 17 juin à 18 h 30
au Buffet de la Gare de Lausanne

Organisation:
ARPIP (Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance).



Alexandra Bühler, ex-hôtesse de l'air, est aujourd'hui mécanicienne sur les chemins de fer de montagne

De la Petite Scheidegg au Monte Generoso

Le parcours professionnel d'Alexandra Bühler pourrait servir de spot publicitaire pour promouvoir le tourisme helvétique... et les transports publics de notre pays.

A 14 heures précises, après avoir donné un coup de sifflet, Alexandra Bühler démarre aux commandes de son train. Départ du village de Capolago, au bord du lac de Lugano, direction Monte Generoso. « Là, à gauche, nous dit-elle en souriant, il y a une tanière. Parfois j'aperçois des renardeaux sortir de leur trou. » Mais en cette après-midi quasi estivale, on dirait que les petits renards préfèrent faire la sieste. Quelques centaines de mètres plus loin, le train ralentit et circule à une vitesse bovine. En effet, une petite vache se balade sur les voies. « Les bêtes viennent de monter à l'alpage, elles ne sont pas encore habituées aux trains », nous explique Alexandra. Après quelques hésitations, la vachette s'éloigne de la voie. Le train peut reprendre son rythme de croisière. Malgré tout, nous arrivons au sommet presque pile à l'heure.

Été et hiver

Alexandra aide les gens à descendre du train. Après l'avoir verrouillé, elle fait une petite pause. Elle en profite pour nous évoquer son parcours professionnel. « Dans ma vie, j'ai effectué divers métiers. J'ai été prof de ski à Grindelwald, j'ai travaillé dans un bureau de gui-

des de montagne, puis j'ai été hôtesse de l'air chez Swiss, Balair, Crossair et, en tout dernier, pour Darwin Airline. Petit à petit, toutes ces activités m'ont fait découvrir le Tessin où, par le biais de connaissances de mon compagnon qui travaille à la gare de triage de Chiasso, j'ai pu me faire engager à la billetterie du Monte Generoso. Après deux saisons d'été, j'ai demandé à mon chef de service s'il n'y avait pas la possibilité de travailler à l'extérieur, et pourquoi pas directement sur la ligne. Il m'a proposé d'apprendre à conduire les trains. D'emblée cette activité m'a énormément plu. Vu qu'au Monte Generoso il y a peu de travail en hiver, j'ai postulé auprès de diverses compagnies en Suisse alémanique. C'est ainsi que j'ai trouvé un emploi au chemin de fer du Jungfrauhoeh. Je conduis le train qui va de Grindelwald à la Petite Scheidegg. Depuis, j'en suis à ma cinquième saison au Monte Generoso et à ma troisième saison dans l'Oberland bernois. C'est une activité enrichissante, avec de bonnes perspectives puisque notre permis de conduire les trains est reconnu par la plupart des entreprises ferroviaires. »



Alexandra Bühler est satisfaite de travailler sur le terrain.

Passionnée de mécanique

Le sourire d'Alexandra semble confirmer le plaisir qu'elle trouve dans l'exercice de son métier. Elle a grandi à Thoune. Aujourd'hui, elle partage sa vie entre les cantons de Berne et du Tessin. En hiver, à Grindelwald, elle peut laisser libre cours à sa passion pour le ski. Durant

ses jours de congé, son compagnon quitte le Tessin pour la rejoindre. Ils aiment effectuer des excursions. Dans l'Oberland bernois, elle travaille occasionnellement dans l'atelier des Jungfrau-bahnen. Elle collabore aux révisions du matériel roulant. Un travail qu'elle apprécie de manière particulière. Cela lui

permet de mieux comprendre ce qu'il y a dans le « ventre » d'un train. Par contre, son emploi sur la ligne du Monte Generoso est irrégulier. Elle travaille en fonction de la demande touristique. Mais elle ne dédaigne pas de passer l'été au sud des Alpes et de profiter de son appartement de Muggio.

La différence de température entre la fraîcheur des hauts du Monte Generoso et la chaleur qui peut régner en plaine peut parfois être très forte. « Des fois c'est même extrême, raconte Alexandra sans se départir de son sourire. Lorsque je suis aux commandes du train et que la chaleur devient étouffante, j'ai envie de desserrer les freins et de faire un beau plongeon dans le lac de Lugano ! » (Rires) Elle aime bien l'ambiance qui règne entre collègues de la ligne du Monte Generoso. De plus, elles sont quatre femmes à conduire le train.

A bientôt

La pause est terminée. Alexandra doit reprendre les commandes du train pour redescendre à Locarno. Elle pose un escabeau pour faciliter l'accès au train. Elle répond aux questions des touristes, contrôle les billets, arrime les bagages sur le wagonnet ad hoc. Tout est prêt pour la descente. Un coup de sifflet et via.

Pietro Gianolli/AC



Montée bucolique au Monte Generoso.

INFO

Alexandra Bühler est née il y a 41 ans à Thoune. Depuis quelques années, elle partage son existence entre Muggio et Grindelwald. Son activité de mécanicienne à plein temps l'a incitée à adhérer l'année passée au SEV. Elle est en alternance membre des sections VPT Lugano et VPT Jungfrau-bahnen.