

## Police des transports

Suite à leur réintégration dans les CFF, les agents et agentes ont fondé une nouvelle section SBV-SEV.

Page 3



## Nouvelle CCT pour les VMCV

Les employé-e-s des transports de la région Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve auront une semaine de vacances supplémentaire. Les indemnités pour travail de nuit et du dimanche ont aussi été augmentées.

Page 5



## Alessandro Mutti

Chef de gare, ce passionné de vins et de musique préside aussi la très active section VPT Locarno.

Page 20

## Cinq secrétariats régionaux et un secrétariat central pour tous les membres SEV

# Toujours plus proche

Le SEV se rapproche de plus en plus de ses membres : deux nouveaux secrétariats régionaux vont peut-être bientôt être ouverts.

Avant, on ne trouvait le SEV quasi qu'à Berne, mais c'est de l'histoire ancienne. Des secrétariats régionaux ont vu le jour durant les dernières années. Rien n'est en effet aussi impor-

tant pour un syndicat que la proximité avec ses membres. Où sont ces secrétariats régionaux et qui y travaillent? Vous aurez les réponses à vos questions dans notre dossier. *pma/Hes*



Satellite image © ESW / Earthimage / swissphoto, NPOZ / pmo

On trouve des « succursales » SEV dans 6 endroits différents pour l'instant... deux autres suivront peut-être tout bientôt!

## Les traverses de chemin de fer se fabriquent dans le Jura

# Reportage à Glovelier

L'entreprise jurassienne Röthlisberger SA fabrique depuis plus d'un siècle les traverses en bois de chêne ou de hêtre utilisées par les CFF pour les voies. Ce savoir-faire unique est toutefois menacé par la

concurrence européenne ainsi que par l'utilisation toujours plus fréquente de traverses en béton.

Pages 8 et 9



Barbara Spalinger,

## EDITO

### INVISIBLES MAIS INDISPENSABLES

Construire des tunnels est coûteux, même si les possibilités techniques d'aujourd'hui sont tout autres que celles d'il y a 100 ans (voir p. 6-7). Les travailleurs sont mieux protégés et mieux assurés qu'ils ne l'étaient autrefois, mais les constructeurs de tunnels travaillent toujours dans des conditions extrêmes : chaleur, air vicié, sans voir la lumière du jour, pour ne rien dire de l'eau ou des chutes de pierres.

A la différence d'avant, de tels postes de travail reçoivent aujourd'hui parfois l'attention complète des médias. Le percement du Gothard sera certainement retransmis en direct à la télé, et l'un ou l'autre travailleur a déjà pu raconter son quotidien, que ce soit dans un journal ou bien à la radio. Mais la majorité de ceux qui travaillent dans des conditions extrêmes ne seront jamais connus. Du moins pas dans le contexte des fêtes glamours qui célèbrent le centenaire d'un ouvrage.

Et pourtant : sans eux, ces constructions n'auraient pas été réalisées. C'est un fait et hier comme aujourd'hui, une des tâches essentielles du SEV consiste toujours à faire remarquer que la force de travail est indispensable, que ce soit celle de ceux qui travaillent, sous terre, en équipe, dans les bureaux, ou tout simplement partout dans les coulisses.

## EN VITESSE

## CORRECTIF

■ Dans notre article sur les FVP du numéro 13, une erreur s'est glissée : l'abonnement pour les trains à crémaillère et téléphériques à 100 francs est réservé aux détenteurs d'abonnement général, contrairement à ce qui a été écrit. Dommage...

## NOUVEAU DIRECTEUR

■ Le directeur de CFF Cargo International sera l'allemand Michail Stahlhut.

La société, formée au début du mois de juillet par CFF Cargo et l'opérateur de trafic combiné Hupac, va assurer dès janvier 2011 le trafic transalpin de marchandises entre l'Allemagne et l'Italie.

Le nouveau directeur est âgé de 44 ans et dispose d'une solide expérience dans le trafic ferroviaire de marchandises.

## Rencontre entre les directions de Swiss et du SEV

## Soigner les contacts

Le président du SEV, Giorgio Tuti, a rencontré début juillet le directeur de Swiss, Harry Hohmeister, lors d'une rencontre informelle au secrétariat central à Berne. Hohmeister (tout à droite) était accompagné de Christian Ammann, interlocuteur des syndicats (deuxième depuis la gauche); côté SEV, la coordinatrice pour la politique des transports, Daniela Lehmann, ainsi que Philipp Hadorn, secrétaire syndical pour l'aviation et président de Gata, ont également participé à cette rencontre.



## Finances CFF

## « Skill-Mapping » : Oui, mais...

Les CFF ont analysé les aptitudes (Skills) de 18 cadres sur un total d'environ 700 collaborateurs des finances de toutes les divisions. D'ici le printemps 2011, 95 autres cadres seront contrôlés, puis ensuite viendra le tour des quelque 600 restants. Le SEV demande que ce « Skill-Mapping » soit coordonné avec d'autres projets comme « Infra 2014 ».

Le 7 juillet, les CFF ont informé les partenaires sociaux et la commission du personnel à propos des résultats de la première étape du projet « Skill-Mapping » ainsi que des étapes à venir. 18 cadres ont été testés sur leurs aptitudes dans trois domaines, dans le cadre d'assessments (évaluations):

- les « Hard Skills », qui cor-

respondent aux connaissances professionnelles ou techniques, incluent l'expérience professionnelle et les connaissances informatiques et linguistiques;

- les « compétences-clés » telles que persévérance, fiabilité, capacité de communication, autonomie ou encore attitude face aux conflits;
- les « compétences de leadership » comme conduite du personnel, initiative et responsabilité, travail en réseau, développement du personnel et influence.

## Lacunes

Dans le classement général, deux cadres ont obtenu un A (4 points sur 4), 9 ont obtenu un B (3 points), 5 ont eu un C (2 points) et 2 ont eu un D (1 point). Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV, fait remarquer que les 18 cadres ont obtenu une moyenne de moins de 2 points pour le développement du personnel. Et en ce qui concerne l'influence, le travail en réseau et l'attitude

face aux conflits, on arrive tout juste à une moyenne au-dessus de 2 points.

Tous les participants ont eu une discussion avec leur supérieur hiérarchique et un collaborateur du service du personnel à propos de leurs résultats et se sont accordés sur des mesures à prendre:

- mesures individuelles pour le développement de compétences lorsque la personne avait la note C ou D;
- possibilités de perfectionnement pour les deux cadres ayant obtenu un A;
- changement de fonction pour un collaborateur avec C et D;
- résiliation du contrat selon les modalités du code des obligations d'un participant ayant eu la note D.

## Une chance pour tous

Le projet doit servir le « Management Development », c'est-à-dire en résumé la formation de managers. Le fait que les CFF exigent le maximum de leur personnel est correct, selon Daniel Trolliet.

Il est également normal selon lui qu'ils commencent par le haut, chez les cadres. « Mais il faut donner à tous les collaborateurs une chance de se perfectionner au sein des services des finances » avise-t-il. Ils ne doivent être transférés à NOA (nouvelle orientation professionnelle) que dans des cas exceptionnels. Les CFF ont informé lors de la séance du 7 juillet que les collaborateurs qui perdraient leur place de travail seraient accompagnés de manière préventive par le programme NOA et qu'ils devraient pouvoir retrouver une place durant cette phase préventive.

Les CFF ont mis l'accent sur le fait qu'il n'y aurait en aucun cas de résiliations pour raisons économiques, conformément à la CCT. Cela doit également valoir, selon le SEV, pour les collaborateurs engagés sous le code des obligations (CO). Le SEV veut avoir son mot à dire sur la façon de se séparer de ces collaborateurs-là, déclare Daniel Trolliet.

**Le SEV demande de coordonner**  
Les CFF n'ont jusqu'à présent cité aucun chiffre concret sur les suppressions de postes prévues dans les services des finances, mais le chef des Finances, Georg Radon, a montré un document en octobre 2009, qui indiquait un nombre de collaborateurs pour l'année 2014 inférieur à l'actuel. Le SEV va garder un oeil très attentif sur cette évolution. Ce qui importe surtout, c'est que ce « Skill-Mapping » soit coordonné avec les réorganisations prévues dans les différentes divisions telles « Best Overhead » à l'Infrastructure ou le transfert à la nouvelle société internationale de Cargo. *Fi/Hes*

*Les interlocuteurs SEV pour toutes questions ou feedback sont:*

- Daniel Trolliet, secrétaire syndical:  
[daniel.trolliet@sev-online.ch](mailto:daniel.trolliet@sev-online.ch)
- Roland Schwager, président central de la VPV:  
[roland.schwager@bluewin.ch](mailto:roland.schwager@bluewin.ch)

La réintégration de la Police des transports dans les CFF conduit à une adaptation des structures à la SBV

## Une nouvelle section « Police des transports »

Le 23 juin, une cinquantaine de policiers et policières des transports ont fondé à Berne une nouvelle section SEV-SBV.

La salle de réunions du secrétariat central SEV était archicomble car un bon cinquième des 250 collaborateurs de la Police CFF des transports avaient fait le déplacement – et parmi eux 7 femmes. Le commandant Harry Wessner aussi était présent. Il a félicité ses gens pour la fondation de la section et affirmé qu'il se réjouissait d'une collaboration constructive et franche.

Le président SEV Giorgio Tuti a souligné que le SEV, le plus grand syndicat des transports publics en Suisse, avec son taux d'organisation de 70 % aux CFF, est le partenaire parfait pour les policiers et policières des transports. Il les a assurés que le SEV ne les représenterait pas seulement pour les conditions d'engagement mais aussi pour leurs intérêts professionnels. Le SEV va acquiescer rapidement le know-



Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, la Police CFF des transports va être totalement intégrée à la Division Voyageurs des CFF.

how nécessaire en matière de tâches de police.

La présidente centrale SBV Elisabeth Jacchini s'est réjouie de la magnifique participation, elle a remercié pour l'intérêt manifesté et a félicité les membres élus au comité pour leur engagement. La SBV mettra son énergie à soutenir ses

membres dans tous les domaines professionnels.

Ont été élus : président de section : René Jaggi, vice-président : Davide Gasparini, caissier : Christian Wyss, secrétaire : Anita Habegger. José Antonio Arturo, Jessica Felley, Claudia Gähwiler-Stäheli et Christophe Wirth se sont mis à

disposition comme membres-adjoints et personnes de confiance. Une commission de gestion de trois membres a aussi été élue.

**Le SEV devant une tâche ardue**

L'assemblée a été menée pas le secrétaire syndical SEV Martin Allemann. A l'issue de celle-ci, il a déclara-

ré à *contact.sev* que l'intégration des policières et policiers des transports dans le système salarial des CFF sans que personne y laisse des plumes sera un grand défi.

Il a fallu créer une nouvelle section car la Police CFF des transports a été sortie au 1<sup>er</sup> janvier 2010 de la filiale CFF Securitrans SA. Les collaboratrices et collaborateurs des domaines « sécurité des chantiers et protection des biens », qui n'ont pas de tâches de puissance publique, restent par contre à Securitrans et donc dans la section SBV du même nom.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, la Police CFF des transports va être totalement intégrée à la Division Voyageurs des CFF et son personnel sera soumis à la CCT CFF au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Le SEV évalue actuellement si le remplacement au début 2011 de leur CCT actuelle par celle des CFF constituerait un avantage pour les collaborateurs. Le comité et les membres seront bien sûr associés à ces vérifications et aux négociations de la CCT.

Markus Fischer/ SA

26 septembre : tous unis pour dire non

## Votation LACI : ça ne passera pas !

La révision de la loi sur l'assurance-chômage (LACI) est un affront pour ceux qui ont perdu leur job ou qui ne trouvent pas de poste de travail. Une grande mobilisation se met actuellement en place partout en Suisse afin que cette proposition, qui met à mal les droits de ceux qui ont besoin d'être aidés, soit refusée par le peuple le 26 septembre prochain.

Tandis que la crise économique continue à répandre ses effets dévastateurs sur le

marché du travail, la majorité des politiciens de droite de ce pays s'obstinent à ne pas regarder la réalité en face. Ou plutôt voient une réalité déformée.

Cette majorité veut que nous versions 600 millions de francs en plus à l'assurance-chômage. Et en échange de quoi ? D'une réduction de prestations de 600 millions !

Les raisons invoquées sont toujours les mêmes : il n'y a plus assez d'argent. Mais comment cela se fait-il ? Il y a moins de deux ans, la Confédération n'était-elle pas prête à débours 68 milliards de francs pour sauver l'UBS ? Les caisses, finalement, ne sont pas vides pour tout le monde. C'est une réalité



Vider l'assurance-chômage de sa substance ? Non !

scandaleuse. En plus, on ne verse pas tous la même contribution à l'assurance-chômage : plus on gagne, moins on cotise. C'est la pire entortillage de ce système, qui offre ainsi chaque année 440 millions aux top-managers.

A noter également que la nouvelle loi se ferait durement sentir dans les cantons et les régions à fort chômage ; ils ne pourraient plus prolonger la durée d'indemnisation en cas de taux de chômage élevé, comme c'est le cas actuellement.

Cette nouvelle loi injuste ne passera pas si nous nous déplaçons tous aux urnes pour manifester notre désaccord. A vos bulletins de vote !

Françoise Gehring/ Hes

## Un ministre peut en cacher une autre

*Dure, très dure la vie de conseiller fédéral. Elle commence dès avant la naissance-élection par un compte à rebours épuisant, qui durera cinq mois dans le cas de la personnalité qui succédera à Moritz Leuenberger. Le candidat, d'abord potentiel puis ouvertement proposé, voit ses faits, gestes et propos épiés par la presse, pesés et soupesés dans son parti, inspectés par les autres formations politiques. Au fur et à mesure de cet examen permanent, il perd de sa liberté d'action et d'expression – sinon de pensée bien sûr. D'instinct et avec l'aide de ses conseillers, l'aspirant-ministre se laisse formater, se glisse progressivement dans l'habit qui sera le sien si, au xième tour de l'élection par l'Assemblée fédérale, il parvient à dépasser les 120 et quelques suffrages qui marquent la barre de la majorité absolue.*

*Une fois en fonction, le nouveau conseiller fédéral est d'emblée confronté aux problèmes politiques et pratiques liés à sa double condition de membre d'un exécutif qui « prend ses décisions en autorité collégiale », comme le veut la Constitution, et de chef d'une administration forte de plusieurs milliers de collaborateurs. A l'exigence d'une gestion aussi équilibrée que possible de ces deux fonctions bien différentes, s'ajoutent toutes sortes de contraintes et de résistances qui diminuent singulièrement sa capacité d'initiative. Il lui faut un grand pouvoir de persuasion et une belle persévérance pour faire avancer un dossier complexe en proposant des solutions nouvelles. Ce qui représente une performance exceptionnelle – et forcément collective. Or la presse et l'opinion voudraient que toute affaire ou décision porte une signature unique, comme si la démocratie n'était pas le régime de la gestion participative,*

*exigeant, particulièrement en Suisse, une large coopération au processus de décision.*

*La dure vie d'un conseiller fédéral, c'est donc aussi la difficulté, même pour l'intéressé, d'en tirer le bilan. Qu'a fait personnellement Moritz Leuenberger, sinon de splendides et succulents discours, quelques livres, un blog original, autant dire la démonstration bienfaisante d'une combinaison possible et fertile entre action politique et réflexion intellectuelle? Il a fait ce que ses collègues, les Chambres fédérales, ses services et les groupes d'intérêts heureusement divergents lui ont permis de faire. C'est-à-dire beaucoup en matière de transports, notamment ferroviaires. Il aura en particulier accompagné le vaste chantier des nouvelles transversales alpines, inaugurant en 2007 la ligne de base du Lötschberg et présidant bientôt au percement du plus long tunnel ferroviaire du monde, le Gotthard.*

*Le transport aérien lui aura moins bien réussi: « son » canton de Zurich a voulu tenter de régler lui-même le difficile problème des approches vers les pistes de Kloten. En matière d'environnement, du ressort de son département depuis 1998, il aura mar-*



*qué un intérêt particulier pour la question climatique, sujet de la dernière conférence internationale à laquelle il participera en décembre prochain. Au reste, s'agissant de la taxe CO<sub>2</sub>, par exemple, il aura réussi à obtenir le maximum politiquement possible: elle est donc établie pour les combustibles, mais non pour les carburants que les parlementaires jugent déjà suffisamment imposés.*

*Nul n'étant prophète en son parti, Moritz Leuenberger se sera attiré le mécontentement des socialistes – et des syndicats – pour son attitude en matière de démantèlement du service public universel et sa complaisance envers certaines libéralisations, à la Poste, chez Swisscom, sur le marché de l'électricité.*

*Même si un conseiller fédéral voit son pouvoir constamment limité, même si Moritz Leuenberger n'a fait pas l'unanimité et jusque dans ses propres rangs, la droite revendique sa succession à la tête du très important Département de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (Detec). La démocrate-chrétienne argovienne Doris Leuthard, qui montre des signes de lassitude à l'Economie, se verrait bien en charge de l'énergie et de l'environnement, du nucléaire en plein relancement et du climat en plein réchauffement. Elle s'occuperait volontiers aussi du financement des infrastructures, dont l'économie suisse fait désormais l'un de ses grands chevaux de bataille. Autant dire qu'elle prendrait le risque de triplement déplaire: à son parti, à son canton et sans doute plus encore aux groupes d'intérêt dont les attentes sont avivées par le départ de celui qui lui a contenues pendant quinze ans.*

**Yvette Jaggi**

**Moritz Leuenberger quitte le Conseil fédéral**

## Grande contribution pour les transports publics

Le 9 juillet, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a annoncé son départ pour la fin de cette année. Il a expliqué ce choix de date par le fait que la seconde moitié de l'année 2010 sera pour lui l'occasion de clôturer ses 15 ans comme chef du Detec avec deux événements importants: le percement du plus long tunnel ferroviaire du monde en octobre, le tunnel de base du Gotthard et le sommet sur le climat à Cancún en décembre, ren-contre qui est la suite du

sommet de Copenhague. « Les deux événements correspondent à deux domaines qui ont été mes centres d'attention durant mes 15 années d'activité, à savoir les transports et l'environnement » a-t-il expliqué.

### Pionnier des transports

Leuenberger a contribué au début de son mandat à la réussite du concept de transfert du trafic marchandises de la route au rail en négociant avec l'UE l'autorisation des 40 tonnes, en contrepar-

tie de l'introduction de la redevance poids lourds (RPLP). Ce fut le premier nouvel impôt voté par le peuple depuis des décennies. Pas à pas, le socialiste a réussi à convaincre le Conseil fédéral et le Parlement de mettre en place une politique des transports écologique et durable, devenue depuis un modèle pour toute l'Europe. De nombreux politiciens européens envient la Suisse pour son financement solide des gros projets d'infrastructures dans les transports pu-

blics, ceci par la redevance poids lourds et le fonds FTP. Leuenberger s'est également engagé avec succès pour le développement du réseau de transports publics en Suisse et l'augmentation du trafic voyageurs. Il est pour beaucoup dans le fait que des solutions de financement pouvant rallier la majorité aient pu être trouvées.

### Défenseur du service public

Leuenberger a également pris sérieusement en compte le scepticisme du peuple face

aux projets néo-libéraux de privatisation dans le service public et a abordé les réformes dans ce domaine avec prudence. Il a compris que le peuple voulait des prestations de bonne qualité, ce qu'apportent des collaborateurs ayant des conditions de travail décentes. Il a par exemple réussi à freiner tout ce qui concerne la libéralisation de la Poste et a proposé d'autres solutions plus raisonnables. Le SEV espère que son successeur aura la même sensibilité. SEV

Signature de la convention collective de travail VMCV (Vevey - Montreux - Chillon - Villeneuve)

# Enzo Verme, un président heureux

Il vient de signer la CCT du VMCV qui offre à tous les employés de la compagnie une demi-semaine supplémentaire de vacances et il s'apprête à fêter cet automne le 100<sup>e</sup> de sa section. Pouvant compter sur un comité motivé, ce conducteur de bus est un président de section engagé et satisfait de sa fonction syndicale.

Ambiance détendue mercredi 7 juillet au siège du VMCV à Clarens. Ulrich Wueger, directeur de la compagnie, Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV, et Enzo Verme, président de la section VPT VMCV, signent la CCT d'entreprise 2010-2013. Comme c'est la coutume en pareilles circonstances, on dit des bons mots. « La signature de cette CCT c'est l'aboutissement de nos négociations.

Nous avons réussi à surmonter nos différences sans qu'il reste de la rancune de part et d'autre. J'espère qu'on puisse poursuivre ainsi notre partenariat » a déclaré le directeur Ulrich Wueger. « Les transports publics sont confrontés à des situations financières de plus en plus difficiles, nous ne voulons pas que les employés fassent les frais de cette rigueur budgétaire, d'où l'importance des conventions collectives de travail que nous signons » a déclaré Barbara Spalinger.

## Une demi-semaine supplémentaire de vacances pour tous

Pour Enzo Verme, président de la section VPT VMCV, la signature d'une CCT c'est da-



Signature de la CCT 2010-2013 de la CCT VMCV. De gauche à droite: Enzo Verme, Barbara Spalinger et Ulrich Wueger.

vantage qu'un acte administratif. « Pour moi, c'est un acte très important vis-à-vis de mes collègues qui ont été impliqués via des assemblées générales de la section aux processus de négociations. Une CCT ce n'est pas de la paperasse, c'est un document qui régleme nos conditions de travail quotidiennes. Nous y avons mis du nôtre durant les négociations. Au départ, la direction ne voulait pas entendre parler de semaine supplémentaire de vacances. L'automne dernier,

avec mon caissier Giuseppe Ferace, nous avons mis nos gilets rouges du SEV et nous avons distribué une pétition devant le dépôt pour prouver à notre direction que ces vacances supplémentaires étaient bel et bien une revendication commune. En deux jours nous avons récolté 86 signatures. Nous avons obtenu cette demi-semaine de vacances pour tous, j'en suis heureux pour mes collègues. » En plus des vacances, la délégation syndicale a réussi à faire inscrire dans la nouvelle CCT l'augmentation des indemnités pour le travail de nuit et du dimanche. « Enzo est un bon président qui a la faculté d'avoir une réflexion à long terme » dit de lui Giuseppe Ferace, en s'empressant d'ajouter « il est du signe du bélier, il est donc un brin têtu, un trait de caractère important pour présider une section ». Alain Feissli, mécanicien au garage VMCV de Clarens, est membre depuis 12 ans de la municipalité de la commune de Montreux. Routinier dans la gestion des affaires, il a un avis qui compte sur le travail de son président de section. « Enzo Verme et tout le comité forment une équipe crédible et stable. C'est un bon signe et c'est profitable pour tous les employés de la compagnie. » A peine après avoir signé la convention collective de tra-

vail, Enzo Verme se lance avec son comité dans l'organisation du 100<sup>e</sup> anniversaire de la section fondée en 1910. Comme pour la CCT, il ne veut pas passer comme chat sur braise sur cet événement. « Nous voulons, à travers ce jubilé, rendre hommage à tous ceux qui avant nous ont œuvré pour améliorer les conditions de travail des employés des VMCV. »

## La fête sera belle

Cette fête du 100<sup>e</sup> aura lieu le samedi 2 octobre au dépôt VMCV de Clarens. Bien que la section dispose de très peu de moyens financiers, Enzo Verme et son comité se sont lancés dans la recherche de fonds pour faire en sorte que cette fête soit une réussite. Les partenaires sollicités répondent en grande partie favorablement. Enzo Verme demande et redemande à ses collègues du comité si les préparatifs de la fête avancent comme prévu. Giuseppe Ferace a raison, ces béliers sont terriblement obstinés.

Alberto Cherubini



Enzo Verme a autant de plaisir à piloter un autobus des VMCV que la section syndicale de son entreprise.

## UNE PME DE 120 EMPLOYÉS

Depuis 2008, le capital-actions des VMCV SA est entièrement détenu par les 10 communes de la Riviera vaudoise. Paul Blumenthal préside le conseil d'administration. Ulrich Wueger dirige les VMCV depuis 2003. L'entreprise emploie quelque 120 employés (environ 90 à l'exploitation, 25 à la maintenance et une demi-douzaine d'employés administratifs). La flotte des VMCV compte une cinquantaine de véhicules, dont 16 trolleybus et huit nouveaux autobus à gaz. Le chiffre d'affaires annuel de la compagnie de la Riviera vaudoise avoisine les 20 millions de francs. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet de cette année, le personnel est assuré à la fondation de prévoyance Proféla.

## LE COMITÉ VPT VMCV

La section VPT VMCV compte 70 actifs et 18 retraités. Au sein des VMCV, le taux de syndicalisation est de 67%. Le caissier Giuseppe Ferace est le champion du recrutement de membres SEV : en 2009 il a réalisé quinze adhésions et cette année il en totalise déjà une dizaine. Outre le

président Enzo Verme et le caissier Giuseppe Ferace, le comité de la section est composé du secrétaire administratif Serge Monnier et des membres adjoints Patrice Pavillard et Frédéric Badan. Le secrétaire syndical du SEV Christian Fankhauser encadre la section VPT VMCV.

## BIO

Enzo Verme est né le 4 avril 1963 à Palerme. Il est arrivé en Suisse le 4 octobre 1987 comme ouvrier saisonnier dans le bâtiment. Suite à son mariage en décembre 1988 avec Joséphine, il obtient le permis C. Le couple a deux filles actuellement aux études. Le 1<sup>er</sup> décembre 1990, Enzo Verme entre aux VMCV. « J'aimais bien mon métier de maçon, mais ici en Suisse, en hiver, j'avais trop froid. Et puis conduire les bus c'était un rêve d'enfant. J'aime conduire et le contact avec la clientèle. » Enzo Verme adhère en 1996 au SEV et il est tout de suite élu au comité comme représentant de la commission des horaires. En 2000 la section l'a élu président. Enzo Verme totalise donc cette année 20 ans d'activité aux VMCV et 10 ans de présidence d'une section qui célèbre son centième anniversaire.



« Les ouvriers, les serveurs, doivent souvent être quasi invisibles pour ne pas déranger la tranquillité des vacanciers. Le but du livre c'est de reconstruire une mémoire perdue. »

Andrea Tognina, journaliste indépendant et historien

La construction du chemin de fer de la Bernina avait coûté la vie à six ouvriers et en avait blessé de nombreux autres

# Redonner un visage aux ouvriers

Entre le 1906 et le 1910, la région du col de la Bernina s'était transformée en un chantier géant animé par des milliers de travailleurs, presque tous de nationalité italienne. Durant les pics de production, quelque 2500 personnes travaillaient à la construction du chemin de fer. Grâce à un méticuleux travail de recherche, l'historien Andrea Tognina fait revivre l'histoire peu connue de ces ouvriers.

## contact.sev: Dans quelles conditions ces ouvriers travaillaient-ils ?

Andrea Tognina: Les conditions de travail étaient très difficiles. Si, à l'époque de la construction de cette ligne ferroviaire entre 1906 et 1910, dans les villes suisses les ouvriers du bâtiment avaient réussi à obtenir la journée de 10 heures, sur les chantiers de la Bernina on travaillait jusqu'à 12 heures par jour, du moins durant les premières années de la construction de la ligne. Les salaires suffisaient à peine pour envoyer quelques petites économies à la maison. Les entrepreneurs distribuaient des primes pour inciter les ouvriers à continuer à travailler sur ces chantiers de haute montagne même par très mauvais temps. Les conditions climatiques de la région de la Bernina ont vraiment mis les travailleurs à rude épreuve. La neige pouvait

tomber même en plein été, au printemps le risque d'avalanches était élevé, les basses températures rendaient particulièrement dangereux l'utilisation de la dynamite. Il y a eu de nombreux accidents provoqués par des coups de pelle ou de pioche sur des bâtons de dynamite congelés.

A l'époque, un ouvrier gravement accidenté pouvait rapidement ruiner toute sa famille. La Confédération suisse garantissait une couverture partielle à travers la loi sur la responsabilité civile des entreprises. Mais les indemnités n'arrivaient de loin pas à compenser les pertes de revenus. La vie dans les baraquements de chantiers était également très difficile. Elles étaient implantées loin des zones des villes et des villages, exposées aux rigueurs de l'hiver. En montagne, elles étaient l'unique lieu de socialisation et de divertissement pour les ouvriers.

## Y a-t-il eu des conflits de travail ?

Nous avons très peu de matériel attestant qu'il y a eu des conflits de travail durant la construction de la ligne. Trois grèves ont été tout de même recensées. Les deux premières ont été étouffées sur le champ. La troisième grève, survenue en 1908, s'est conclue par une petite victoire ouvrière. La direction des travaux avait partiellement accepté la revendication des travailleurs d'obtenir des indemnités en cas de cessation forcée de travail pour cause d'intempéries. Cette victoire, comme l'avait relaté la presse de l'époque, avait été obtenue grâce à un arrêt de travail « d'une seule heure bras croisés ». Par contre, les ouvriers du chantier de la Bernina n'ont pas participé en mai 1907, si ce n'est de manière marginale, à la grande grève des ouvriers du bâtiment de l'Engadine. Du reste, c'est l'armée qui avait mis fin à cette grève. Mais pour les grévistes du bâtiment, la grève avait payé puisqu'ils avaient obtenu la journée de 10 heures. Une mesure adoptée de manière partielle sur les chantiers de la Bernina où les salaires finirent aussi par augmenter. Il faut dire que la presse du mouvement ouvrier avait mis la pression en invitant les ouvriers à ne plus se rendre en Engadine tellement les conditions de travail étaient mauvaises. En 1907, les entreprises de la région rencontrèrent en effet quelques difficultés à recruter des ouvriers.

## Comment étaient les rapports entre les ouvriers italiens et la population locale ?

Beaucoup d'ouvriers venaient de l'Italie du Nord. Souvent, leur dialecte était semblable à celui de la Valposchiavo. Cette région avait du reste une longue tradition de contacts avec l'Italie. Pourtant, dans la presse locale, apparaissait souvent une certaine méfiance envers les ouvriers italiens. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque, l'image des Italiens en Suisse était souvent très négative. A Poschiavo, le journal local avait publié plusieurs articles critiquant la mauvaise conduite des ouvriers durant leurs jours de congés. Mais il y avait aussi des gens qui, comme l'écrivain Valentino Landi, avaient ouvertement sympathisé avec les travailleurs, invitant la population locale à visiter les chantiers de la Bernina afin de corriger l'image négative que l'on pouvait se faire des ouvriers. Et il y a eu des amitiés et des mariages qui sont nés de cette cohabitation.

## Quelle a été la contribution historique et sociale de cette aventure humaine qu'a été la construction de la ligne de la Bernina ?

Dans les Grisons, le chemin de fer est arrivé grâce au tourisme. Et ce lien avec le tourisme était encore plus fort avec le train de la Bernina. Cette ligne ne devait pas uniquement servir au transport des touristes en Engadine, mais elle était aussi une attraction touris-

tique en soi. L'apport des ouvriers italiens au développement du secteur touristique a été énorme, mais leur histoire est peu connue. La majeure partie des écrits consacrés à cette ligne ferroviaire mettent en relief essentiellement les aspects techniques de l'ouvrage ou évoquent les paysages. Les aspects sociaux sont restés dans l'ombre. Au fond, c'est un phénomène caractéristique du secteur touristique : les ouvriers, les serveurs, doivent quelque part rester invisibles afin de ne pas déranger la quiétude des vacanciers.

## Quels enseignements pouvons-nous tirer aujourd'hui de ces chantiers de la Bernina ?

Difficile de parler d'enseignements. J'ai avant tout cherché de raconter l'histoire des ouvriers de la Bernina, de leur vie quotidienne. Il s'agit d'ouvriers immigrés et bien entendu c'est tentant de faire des rapprochements avec la situation actuelle. Lorsque j'ai vu Roberto Castelli, vice-ministre italien des infrastructures, aux festivités du centième de la Bernina, je n'ai pas pu m'empêcher de penser aux nombreux descendants des ouvriers de la Bernina qui aujourd'hui en Italie votent peut-être pour son parti, la Ligue du Nord et qu'ils en partagent les positions dures à l'égard de l'immigration. Connaissent-ils encore l'histoire de leurs grands-pères ? Au fond, le livre se résume à une tentative de reconstruire une mémoire perdue.

Françoise Gehring

## LE LIVRE

Le volume « Les ouvriers de la Bernina: histoire sociale d'un chantier ferroviaire » publié par la Société historique du Val Poschiavo à l'occasion des cent ans du chemin de fer, raconte l'histoire des ouvriers engagés dans la construction de la ligne ferroviaire. Ce travail de recherche a engendré un livre de 150 pages, illustré par une soixantaine de photos, parmi lesquelles de nombreuses inédites. Le livre est complété par un DVD consacré au travail hivernal des chemi-

nots, produit par la Televisiun Rumantscha. Le livre est édité conjointement en italien et en



allemand auprès des Editions Desertina à Coire.

Sur la photo ci-dessus, le pont provisoire au-dessus du torrent Cavagliasco, en 1909.

# INTERVIEW



Ouvriers du chemin de fer de la Bernina vers 1909.

Avec l'aimable autorisation de l'auteur, extrait d'un chapitre du livre consacré aux accidents professionnels

## Le prix des risques

Les travaux de la construction du chemin de fer faisaient courir aux ouvriers des risques considérables. Les mesures de sécurité étaient limitées. Entre le 1906 et le 1910, six ouvriers ont perdu la vie, d'autres subirent de graves blessures.

« Il faisait froid, le 11 avril 1907, un froid insolite pour la saison. Depuis plusieurs semaines, une vaste perturbation avait fait baisser les températures dans toute l'Europe centrale. Les travaux dans le tunnel de Chamadüra, commencés au mois de mars, avançaient lentement, à

cause de l'interdiction de faire sauter les mines la nuit durant la saison touristique. L'entrée du tunnel devait toutefois avoir rejoint cinquante mètres de profondeur; vers une heure de l'après-midi, le manoeuvre Sigifrido Marchetti, dix-neuf ans, de Cagli (province de Pesaro et Urbino), était en train de déblayer avec une pioche les gravats d'une explosion près de l'entrée du tunnel à Celerina. Il était arrivé sur le chantier de la Chamadüra seulement deux jours auparavant. Par inadvertance, avec la pioche il cogna sur une cartouche de dynamite restée dans la caillasse. La cartouche explosa; Marchetti, « horriblement défiguré » mourut sur le coup. Dans l'explosion, deux autres ouvriers furent blessés et immédiatement transportés à l'hô-

pital de Samedan. Trois autres ouvriers reportèrent des blessures plus légères.

Sigifrido Marchetti, fût le premier ouvrier à perdre la vie durant les travaux de construction de la ligne de la Bernina. Il y avait eu d'autres accidents. La disgrâce du 11 avril 1907 provoqua un grand émoi: d'après un article relatant l'enterrement de Marchetti – publiée aussi bien dans l'*Engadiner Post* que dans la *Patria* – au cortège funèbre participèrent « environ un millier de personnes, pour la plupart des ouvriers de Celerina, arrivés de Samedan, de Pontresina et de St-Moritz ». Alfred von Planta en personne, président du conseil d'administration du chemin de fer de la Bernina, prit le temps, dix jours après l'accident, de visiter les deux blessés à l'hôpital de Samedan (...) Après l'accident, la direction des travaux intervint auprès des entreprises pour s'assurer que les infra-

structures des premiers secours fussent adéquates, mais ceci n'empêcha pas d'autres accidents. Au total, durant les travaux de construction du chemin de fer, moururent cinq ouvriers de la Buss et un ouvrier d'Alioth; de nombreux autres furent plus ou moins gravement blessés.

L'une des principales causes des accidents furent les explosifs. Dans les tunnels de la Bernina, avant même que leur percement fût achevé, on utilisa de la dynamite et de la gélatine explosive. D'autres explosifs plus sûrs, comme la cheddite ou la westfalite, provoquaient à cause d'une aération insuffisante des gaz maldodorants qui empêchaient les mineurs d'entrer dans le tunnel après l'explosion (...). Il suffisait d'un coup de pelle et de pioche pour provoquer une explosion (...). La dynamite avait déjà été à l'origine de très nombreuses blessures déjà durant la construction du tunnel du St-Gothard, l'un

des premiers grands chantiers pour lequel on l'utilisa en abondance, elle avait été dynamitée, brevetée quelques années auparavant. Malgré le fait que les mesures de sécurité avaient été améliorées, les basses températures des chantiers du chemin de fer de la Bernina rendirent l'usage de la dynamite particulièrement dangereux ».

© Andrea Tognina  
Société historique Val Poschiavo  
2010

### BIO

Andrea Tognina (1969) a grandi à Brusio, dans le Valposchiavo (GR). Il a étudié l'histoire contemporaine à l'université de Florence. Il a travaillé au sein de la rédaction de langue italienne de swissinfo. Aujourd'hui il exerce toujours les métiers d'historien et de journaliste indépendant.

Une scierie jurassienne est la seule en Suisse à fabriquer des traverses en bois pour les chemins de fer. Jusqu'à quand ?

# Un savoir-faire helvétique menacé



1. Réception et contrôle du bois frais – chêne ou hêtre – par Otto Hänggi, chef de chantier aux Ets Röthlisberger de Glovelier.



2. Le bois frais est scié d'équerre à ses deux extrémités sur une longueur de 2,50 mètres pour les traverses standard.



3. Une machine fixe une plaquette métallique à chaque extrémité des traverses pour éviter les fissures durant leur séchage.



4. L'entreposage des traverses en plein air dure entre 12 et 18 mois pour le hêtre et entre 18 et 24 mois pour le chêne.



5. A la fin de la période de séchage, les traverses sont entaillées et pré-perçées (deux fois quatre trous).



6. Imprégnation des traverses à la créosote (huile de goudron) chauffée à 120 degrés à l'intérieur de cette cuve afin de leur garantir 30 ans de vie.



7. Mise en place du système de pièces métalliques servant à fixer les rails aux endroits où le bois a été entaillé et pré-perçé.



8. Départ. Les traverses terminées, pesant 110 kilos, sont prêtes à être transportées et installées sur les chantiers.

**Les Etablissements Röthlisberger SA à Glovelier fabriquent depuis 105 ans des traverses en bois. Mais le futur de cette PME est incertain depuis que les CFF, leur principal client, ont décidé de mettre leurs commandes de traverses en bois en soumission au niveau européen.**

Otto Hänggi, chef de chantier aux Ets Röthlisberger de Glovelier, nous guide. Non sans fierté, il nous explique les différentes étapes nécessaires à la fabrication des traverses en bois. Une fierté justifiée puisque les Ets Röthlisberger sont les seuls en Suisse à fabriquer des traverses en bois pour les chemins de fer. Jusqu'à quand ? Car la libéralisation passe aussi par là. Désormais les CFF, leur principal client, ont décidé de mettre en soumission publique via un appel d'offre international l'achat des traverses en bois.

Cette soumission publique risque de mettre k.-o. l'entreprise jurassienne qui pourra difficilement produire meilleur marché que les entreprises d'Europe de l'Est. La décision des CFF a suscité de nombreuses réactions, notamment du côté de l'industrie du bois suisse et du Parlement jurassien.

**Il n'y a pas que le prix qui compte**

Patrick Corbat est directeur de Corbat SA, la holding propriétaire des Etablissements Röthlisberger SA. Depuis son bureau de Glovelier, il se bat pour sauvegarder la production des traverses en bois de son entreprise. « Il y a quelques mois, les CFF nous ont fait savoir qu'ils avaient l'intention de mettre en soumission internationale l'achat de leurs traverses en bois. Nous n'arriverons jamais à faire le poids face à nos



A Glovelier (JU), une quinzaine d'employés travaillent à la fabrication des traverses en bois. Les Etablissements Röthlisberger SA sont l'unique entreprise suisse à encore fabriquer les traverses en bois.

concurrents de l'Europe de l'Est » déplore Patrick Corbat. Mais l'homme ne s'avoue pas vaincu. « J'espère que la mise en soumission des CFF ne tiendra pas uniquement compte du prix, mais aussi de la qualité du service ! »

#### Les seuls en Suisse

Pour les Ets Röthlisberger, les CFF sont indispensables à leur survie. « Nous travaillons aussi avec d'autres compagnies, souligne Patrick Corbat, mais les CFF représentent le 80% de notre chiffre d'affaires. Notre survie dépend par conséquent des CFF. » A Glovelier, une quinzaine d'employés travaillent à la fabrication des traverses de chemins de fer. C'est la dernière entreprise suisse qui en fabrique. Est-ce que les CFF se tournent vers l'étranger parce que les Ets Röthlisberger profiteraient de leur monopole ? « Il y a encore quinze ans, nous n'avions pas de situation de monopole, relève Patrick Corbat. Il y avait une entreprise à Bienne et une autre à Zofingen qui fabriquaient des traverses en bois. Depuis que nous sommes les seuls fabricants restés actifs sur le sol suisse, nous avons tenu les prix en rationalisant au maximum notre production et en appliquant les normes écologiques les plus strictes

pour l'imprégnation des traverses à la créosote. Il est intéressant de relever que les CFF ont demandé des offres ailleurs en Europe et testé des fabricants étrangers de traverses bois dès que les autres usines suisses ont fermé leurs portes. Nous n'avons donc jamais été en situation de

monopole. De plus, la traverse béton est toujours en embuscade. »

#### Sans les CFF, plus de traverses !

Il y a entre les chemins de fer suisses et les Ets Röthlisberger un partenariat historique qui existe depuis 105 ans. « La qualité de notre travail et de

notre service n'ont jamais été remis en cause, souligne Patrick Corbat. Ici à Glovelier, le 50% de notre volume de travail provient des traverses dont la production occupe une quinzaine de personnes à l'année. Si nous perdons notre collaboration avec les CFF, nous devons renoncer

à poursuivre la fabrication des traverses et nous limiter à la fabrication d'éléments en bois imprégné aux sels verts, tels des barrières, des terrasses, des places de jeu, etc. » Un scénario que Patrick Corbat ne veut pas envisager.

Texte et photos Alberto Cherubini

## LES CFF CHANGENT QUELQUE 200 000 TRAVERSES PAR ANNÉE

Chaque année, les CFF rénovent en moyenne 125 kilomètres de lignes sur leur réseau de 3100 kilomètres, ce qui occasionne le changement de quelque 200 000 traverses. Environ le 60% des nouvelles traverses sont en béton et le 40% en bois. « A long terme, les traverses en béton remplaceront vraisemblablement les traverses en bois car leur cycle de vie (50 ans pour le béton, 20 ans pour le bois) est nettement favorable au béton » relève Jean-Louis Scherz, porte-parole aux CFF.

Les CFF ont décidé d'acheter leurs traverses en bois pour se conformer à la loi fédérale sur les marchés publics (LMP) ainsi qu'à son ordonnance d'application (OMP). Ces deux textes votés par le Parlement stipulent que dès qu'un achat dépasse la limite légale de 640 000 francs, l'acquéreur (CFF ou autres communautés publiques) doit faire un appel d'offre

conformément à cette loi, via la Feuille officielle suisse du Commerce (FOSC). « Cela permettra d'avoir tous les intéressés de Suisse et d'étranger à pied d'égalité. Les CFF doivent agir selon le principe de l'égalité, sans discrimination. Les CFF sont bien

entendu intéressés de pouvoir acquérir la matière première bois en Suisse. Pour cela, les fournisseurs suisses de bois doivent être en mesure de proposer leurs produits à des conditions concurrentielles » conclut Jean-Louis Scherz.



Les CFF troquent de plus en plus les vieilles traverses en bois contre des traverses en béton.



« Nos membres en sont très satisfaits et souhaiteraient même davantage de disponibilité sur le terrain de la part des professionnels. »

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

Le SEV a des secrétariats à Lausanne, Zurich, Bellinzone, St-Gall et Coire

# Le SEV, proche de ses membres dans toute la Suisse

Le SEV, ce n'est pas seulement le secrétariat central à Berne. C'est aussi plusieurs « succursales » dans toute la Suisse. Actuellement, il y a des secrétariats régionaux à Lausanne, Zurich, Bellinzone, St-Gall et Coire, mais on songe à d'autres lieux possibles.

## TROIS QUESTIONS À BARBARA SPALINGER

**contact.sev. Le SEV a augmenté les pourcentages de travail dans ses secrétariats régionaux. Quel en est l'objectif ?**

**Barbara Spalinger.** Le SEV veut se rapprocher de ses membres. Il est donc logique de développer sa présence dans les régions.

**Qu'est-ce que ça amène ?**

Apparemment nos membres sont très satisfaits et souhaiteraient même davantage de disponibilité sur le terrain de la part des professionnels.

**On est en train de discuter de la possible création de secrétariats à Genève et probablement à Olten. Pourquoi ?**

Nous avons beaucoup de membres à Genève et il y a de nombreux syndicats. Genève est un peu un monde à part en Suisse romande. Nous aimerions avoir quelqu'un sur place afin de pouvoir décharger un peu le secrétariat de Lausanne. Entre Lucerne et Bâle, nous avons également beaucoup de membres SEV. Olten se profile aussi bien historiquement que géographiquement comme lieu idéal pour y établir un secrétariat régional.

Vous voulez allumer les trois secrétaires syndicaux qui travaillent dans les bureaux SEV lausannois ? Dites-leur qu'ils pratiquent un syndicalisme bureaucratique. Vous verrez bien... Olivier Barraud, Jean-Pierre Etique et Christian Fankhauser plient effectivement souvent sous la charge des dossiers, mais ils préfèrent – et de loin – être sur le terrain.

Olivier Barraud a la charge des membres tra-

vaillant dans les compagnies de navigation des lacs Léman et de Neuchâtel, ainsi que des ETC de l'Est vaudois et du Valais romand. Jean-Pierre Etique s'occupe des 15 sections romandes regroupant les membres SEV travaillant aux CFF et il s'occupe également des ETC de l'Arc jurassien. Christian Fankhauser anime les sections VPT de Fribourg et les urbaines de l'Arc lémanique. Conny

Chenaux prête son assistance administrative à cette troïka dont Olivier Barraud est le coordinateur.

### Synergies

Le secrétariat SEV de Lausanne est installé à deux-cents mètres de la station M2 « Bessières ». Au rez-de-chaussée, il y a les locaux de la filiale SEV Assurances dirigée par Patrick Rouvinez. Et c'est au premier étage que se trouvent

les bureaux des trois secrétaires ainsi qu'une salle de réunion. Camille Kroug, secrétaire de l'Union syndicale vaudoise (USV), est également installée au 1<sup>er</sup> étage. Depuis une paire d'années, Olivier Barraud préside l'Union syndicale vaudoise. Il peut ainsi collaborer de manière étroite avec Camille. Le secrétariat SEV de Lausanne développe donc des synergies non seulement avec SEV Assurances mais aussi avec ses partenaires de l'USV.

### Présence dans les entreprises

Au total, les trois secrétaires romands encadrent 35 sections dont 20 sections VPT. Négocier des conventions collectives de travail et veiller à leur application; participer aux séances des comités de sections; aider à résoudre des conflits de travail individuels et collectifs. Toute ces tâches constituent le gros du cahier des charges qui accapare le secrétariat de Lausanne. Mais, vraiment, Barraud, Etique et Fankhauser aimeraient pouvoir disposer de davantage de temps pour aller à la rencontre des employés des transports publics au sein des ETC et dans les bureaux et dépôts CFF. AC

SEV secrétariat régional  
Lausanne, rue St-Martin 36  
Téléphone 021 321 42 52  
Courriel: sev-lausanne@sev-online.ch



Debout: Christian Fankhauser et Conny Chenaux; assis: Camille Kroug (secrétaire de l'Union syndicale vaudoise) et Olivier Barraud; en médaillon: Jean-Pierre Etique.

# DOSSIER

## SECRETARIAT REGIONAL DE SUISSE ORIENTALE : D'APPENZELL À SCHAFFHOUSE

Peter Hartmann, secrétaire syndical, encadre les membres de toute la région qui va d'Appenzell à Schaffhouse, avec le soutien administratif d'Anita Mattes. Parallèlement aux sections CFF de la Suisse orientale, il s'occupe d'entreprises de transport issues des trois branches, à savoir rail, bus et bateau: le SOB (Südostbahn), Thurbo, les chemins de fer appenzellois (AB) ainsi que le Frauenfeld-Wil-Bahn, le groupe RTB qui réunit les entreprises des bus de la Vallée du Rhin RTB, les bus Werdenberg-Sargans BSW et WiMobil, ainsi que les sociétés de navigation Untersee et Rhein (URh) et la SBS (Lac de Constance). Ses tâches principales ? L'encadrement des sections



Peter Hartmann et Anita Mattes sont les représentants du SEV à St-Gall.

et la conduite des négociations avec les entreprises de transport

concessionnaires (ETC) : négociations CCT, renouvellement

CCT et négociations salariales. De plus, il conseille et représente les membres et des groupes de membres. Il défend également leurs intérêts devant les autorités politiques et les médias. Le secrétariat régional de St-Gall travaille aux côtés de la VPOD (SSP). C'est aussi un guichet pour les employés CFF qui ont besoin d'un conseil ou de soutien. En cas de besoin, les sections CFF reçoivent également l'aide nécessaire. L'équipe de St-Gall réalise aussi un travail de communication pour les transports publics et leurs collaborateurs et participe à des activités en collaboration avec l'USS. Les demandes les plus fréquentes de la part des membres

tourment autour des améliorations des conditions d'engagement et de l'application des dispositions contractuelles. D'autres tâches consistent à soutenir les membres en cas de conflits avec les supérieurs, à donner des conseils dans les situations particulièrement difficiles ainsi que des renseignements en tous genres et des conseils hors cadre professionnel.

*SEV secrétariat régional de Suisse orientale  
Zwinglistrasse 3, St-Gall  
Téléphone 071 223 80 30  
Courriel:  
sev-ostschweiz@sev-online.ch*

## Secrétariat régional de Zurich

# Sur terre, sur l'eau ou dans les airs

Arne Hegland, Regula Bieri et Edith Graf-Litscher forment l'équipe de Zurich. Le poste administratif vient quant à lui d'être mis au concours.

Bon rétablissement Edith ! C'est lors de l'élaboration de ce dossier que nous avons appris la maladie d'Edith Graf-Litscher. Dans les semaines à venir, elle ne pourra travailler et exercer ses mandats politiques qu'à temps très réduit. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement !



L'équipe zurichoise du SEV travaille tout près de la gare de Wiedikon. Elle encadre environ 30 sections et leurs membres.

Le plus grand des trois secrétariats régionaux de Suisse allemande est actif dans toutes les branches, aussi bien auprès du personnel de l'aéroport de Zurich qu'auprès des collaborateurs d'élvetino, mais aussi, comme partout

ailleurs auprès des employés des entreprises régionales de transport, comme la société de navigation sur le Lac de Zurich, et auprès des sections CFF. Ces dernières sont encadrées par Arne Hegland, qui

s'occupe également de la commission migration du SEV. Les deux femmes de l'équipe se partagent les sections VPT: Regula Bieri s'occupe des « spécialités » et Edith Graf-Litscher des sections régionales.

### Se rencontrer régulièrement

Depuis plusieurs années, le SEV Zurich met sur pied un apéro avec les comités de section,

*Suite en page 12*

## Secrétariat régional de Bellinzone

## La « succursale » tessinoise

Le Tessin est une Suisse en miniature. C'est pour quoi le secrétariat régional de Bellinzone doit répondre à l'ensemble des tâches d'un syndicat tel que le SEV.

« Nous sommes le lien entre le SEV et tous ses membres italophones », c'est ainsi que Pietro Gianolli résume l'ensemble des tâches du secrétariat régional. Que

signifie donc encadrer toute une région linguistique ?

## Des tâches supplémentaires

Le secrétariat, logé dans le complexe de la Maison du Peuple de Bellinzone, n'a pas que les tâches syndicales habituelles à remplir. Le service de traduction en italien et la rédaction de *contatto.sev*, la version italophone de *contact.sev*, sont des fonctions supplémentaires que les Tessinois doivent assumer.

Au premier plan se trouve bien sûr l'encadrement des sections et de leurs membres. Toutes les sous-fédérations CFF ont une section tessinoise, à l'exception de la VPV. Il y a en plus quatre sections VPT: Lugano TPL, Locarno Fart, Locarno 3 funi et Autolinee bleniesi.

Pour ces dernières, il faut négocier les CCT et les salaires, tandis qu'au niveau des CFF, il faut veiller à l'application correcte de la CCT.

Tous les aspects de la protection juridique sont traités par le secrétariat régional, en particulier les questions liées aux assurances sociales, aux mesures disciplinaires, aux évaluations de personnel et aux questions liées à la réintégration professionnelle.

Le bureau existant de Chiasso sera fermé dans les prochaines semaines, car trop peu de gens y avaient recours.

## Encadrement intensif

L'encadrement des sections est un travail intensif, particulièrement au Tessin. La participation d'un ou d'une secrétaire syndical(e) aux assemblées de sections est par conséquent tout à fait logique.

pmo/ Hes

SEV Secrétariat régional du Tessin  
viale Stazione 31, Bellinzone  
Téléphone 091 825 01 15  
Courriel : [sev-ticino@sev-online.ch](mailto:sev-ticino@sev-online.ch)



Les représentants du SEV au Tessin : Patrizia Pellandini et Françoise Gehring, Pietro Gianolli et Angelo Stroppini.

Suite de la page 11

indépendamment de leur appartenance à telle ou telle sous-fédération.

« Nous essayons de créer un réseau entre les différentes sections. Il y a ainsi une solidarité qui s'installe, au-delà des frontières entre CFF et ETC » souligne Regula Bieri, respon-

sable de la coordination à Zurich.

Un de ces apéros a eu lieu tout récemment. Au centre des discussions, la campagne pour le référendum sur l'assurance-chômage et les différents conflits à propos des CCT aux CFF. Le recrutement fait aussi logiquement partie des tâches des collaborateurs de Zurich. Ils ont d'ailleurs pu

compter durant une année sur le travail d'un recruteur dans le domaine de l'aviation, qui était basé à Zurich.

## Actions politiques ou syndicales

Le secrétariat régional représente le SEV à l'extérieur, notamment auprès de l'Union syndicale zurichoise. Il mène les différentes actions politiques et syndicales lancées par

## Secrétariat régional de Coire

## Pas que les RhB !

A Coire se trouve le plus petit secrétariat régional du SEV. Le secrétaire syndical Peter Peyer s'occupe des Grisons et des régions voisines.

Le SEV a un bureau commun avec diverses organisations politiques cantonales grisonnes, situé juste derrière la gare de Coire, avec vue sur l'imposant dôme en verre de la station des cars postaux.

## Bus, rail et tourisme

Peter Peyer encadre la section RhB (chemins de fer rhétiques) mais aussi les collaborateurs des bus de la ville de Coire ainsi que ceux de la filiale de l'Engadine et ceux de téléphériques d'Arosa. Au niveau CFF, il est chargé de la section RPV du sud-est de la Suisse, de TS Suisse orientale, de la ZPV Vallée du Rhin et Coire et de la LPV Buchs-Sargans-Coire. Avec Regula Bieri, il encadre Railgourmino Swissalps et s'occupe du projet Tourisme avec Hans Bieri et Christina Jäggi.

Comme il est le seul représentant SEV sur place, il est polyvalent: des négociations CCT à la protection juridique, en passant par la transmission des changements d'adresse à la centrale et d'autres petites choses administratives.



Peter Peyer, le Grison du SEV.

Les membres qui s'adressent au secrétariat de Coire ont des problèmes de tous genres: licenciements sans préavis, mécontentement face aux évaluations de personnel, ennuis au niveau des assurances sociales, classification erronée et salaire trop bas, mais aussi souvent des problèmes d'ordre privé. « Beaucoup d'employeurs ignorent qu'une grande partie de notre travail est lié à ce genre de problèmes, parallèlement aux dossiers syndicaux » souligne Peter Peyer.

SEV Secrétariat régional de Coire  
Gürtelstrasse 24  
Téléphone 081 284 49 07  
Courriel :  
[peter.peyer@sev-online.ch](mailto:peter.peyer@sev-online.ch)

## INFO

## Où, quand, comment

Toutes les adresses et tous les numéros de téléphone des secrétariats régionaux se trouvent sur notre site internet sous: le SEV – secrétariats régionaux. Vous y trouverez également des plans de situation.

SEV Secrétariat régional de Zurich  
Birmensdorferstrasse 65, Zurich  
Téléphone 044 242 84 66  
Courriel: [sev-zuerich@sev-online.ch](mailto:sev-zuerich@sev-online.ch)

pmo/ Hes

## NÉCROLOGIE

### Décès du capitaine Armand Clerc

La section VPT Lac Léman a la tristesse de faire part du décès de son cher membre Armand Clerc, né en 1927 et retraité de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman depuis 1992.

Armand Clerc a effectué une longue carrière à la CGN. Il a été un capitaine reconnu par ses

pairs, notamment grâce à ses qualités de navigateur et ses connaissances du lac. Il a toujours été affilié au SEV et soutenu notre section VPT Lac Léman.

Nous adressons toutes nos sincères condoléances à sa famille.

*Le comité*

## DÉCÈS

**Ferdinand Chuard**, chef de train retraité, Lausanne, décédé le 28 juin dans sa 94<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Gérard Clément**, conducteur de tracteur retraité, Romont, décédé le 6 juillet dans sa 83<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Gérald Henriod**, chef de train retraité, Pully, décédé le 8 juillet dans sa 92<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Suzanne Maeder**, veuve de Willy, Delémont, décédée le 7 juillet dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

## AVIS

La course de la commission féminine du SEV prévue pour le 28 août est malheureusement annulée.

D. Dachauer  
M.-T. Godel

## CONFÉRENCE CCT CFF ET CCT CFF CARGO

La prochaine conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo aura lieu le **mardi 14 septembre de 10h 15 à 16h 30** au centre de conférence Unia Egghölzli, Weltpoststrasse 20 à Berne.

**SEV**

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur : SEV, www.sev-online.ch

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

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

### Abonnements et changements d'adresse :

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch.

Abonnement annuel (pour non-membres) : CHF 40.–

Annonces : Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, case postale, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Pré-press : AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le **jeudi 5 août**.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au **jeudi 29 juillet à 10 h**.

## Pensionnés

**Mardi 17 août**

■ **Retraités TL & Métro**

**Sortie annuelle**

Sortie au marché d'Aoste: rendez-vous 6 h 45 Parc du Vélodrome. Arrêt en route pour le café et croissant compris dans la course.

11 h : Aoste, temps libre jusqu'à 12 h. Ensuite départ pour le repas de midi. Menu gastronomique: hors-d'œuvres, entrées, sorbet, viandes, dessert, café digestif, vin de la maison en bouteille. Tout compris pour le prix de Fr. 100.– par personne. Possibilité d'inscription pour collègues retraités ou amis auprès du président Roland Bergmann au 021 624 64 14 ou auprès du secrétaire Marc Gay-Crosier au 021 634 89 51 ou 079 666 48 04. Départ du retour aux environs de 15 h. Lausanne arrivée vers 19 h.

*Le comité*

**Mercredi 18 août**

■ **PV Biel-Bienne**

**Course de la section**

8 h 00

Ne l'oubliez pas, la course PV qui nous conduira dans l'Emmental et sur le lac des Quatre-Cantons. Elle aura lieu le mercredi 18 août sous la conduite de Paulet Rohrer. Vous pouvez vous annoncer jusqu'au 11 août en payant la somme de Fr. 50.– par personne sur le compte postal du syndicat des cheminots pensionnés, section Bienne, N° 25 - 10462-2 avec la mention « Course de section ».

*Le comité*

**Mercredi 25 août**

■ **PV Jura**

**Sortie à Avenches**

Notre sortie annuelle est prévue le mercredi 25 août. Cette année, nous avons retenu la magnifique ville d'Avenches, avec le programme suivant: départ de la gare aux marchandises à 7 h 40. Pause café à Studen. Avenches avec une visite guidée de la ville – réception/apéritif offert par la commune à l'hôtel de ville/Restaurant le Maure, suivi du repas de midi avec un menu surprise (personne ne sera déçu) - puis visite du haras fédéral. Départ aux environs de 16 h 00, par la Vue des Alpes avec un arrêt aux Bois. Retour via Glovelier avec correspondance pour Porrentruy, Delémont arr. aux environs de 19 h 30. Prix de la sortie : Fr. 65.–, y compris le car, café/croissant à Studen, le repas de midi – la visite du haras, le café aux Bois. A charge des participants: les boissons lors du repas de midi.

**Inscription jusqu'au 20 août 2010 auprès du président : P. Ackermann tél. 032 422 48 35 ou du secrétaire : O. Schaub tél. 032 422 67 76.**

*Votre comité*

## Loisirs

**Du 30 août au 11 septembre**

Kegelsportzentrum Rössli/Heimberg

■ **USSC Quilles**

Championnat américain

Horaires: lundi au vendredi, de 14 h à 22 h. Samedi et dimanche de 10 h à 22 h.

Inscriptions du lundi au vendredi de 14 h à 20 h à Evelyne Götschmann au 031 991 68 53 ou au 076 318 68 53, ou encore par mail à passamaquoddy.coon@bluewin.ch.

Dès le début du tournoi, possibilité d'inscription au Kegelsport Rössli au 033 347 12 16.

1<sup>ère</sup> journée thématique commune des commissions jeunes, femmes et migration

Remplace les journées des femmes, journées de la jeunesse et journées de la migration 2010.

Un congé-formation peut être demandé à l'employeur, conformément à la CCT.



Journée thématique nationale sur le sujet de l'argent, organisée par les commissions jeunes, femmes et migration du SEV

**Le fric,**

**Samedi,  
18 septembre 2010**

« Altes Spital », Soleure

Participation gratuite pour les membres SEV, souper non-compris.

### Programme

10.00 **Accueil**, café de bienvenue

10.30 **Introduction**

11.45 **Ateliers, discussion, idées**  
bis programme à choix sur place  
17.30 Apéro

18.00 **Programme de soirée**  
Repas : restaurants multiculturels  
bis Moderation: Flurin Caviezel

23.30 **Concerts / disco** Greis, X-elle, Chica Torpedos, i Punto & Virgola

### Inscription

jusqu'au 31 août 2010:  
[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) ▶ Journée

#### Section VPT Lac Léman

## Grand succès de la pétition pour la sauvegarde de la CGN

Déjà 5000 signatures ont été récoltées par les membres de la section VPT Lac Léman. Leur pétition, lancée le 30 juin (photo), demande aux autorités cantonales de ne pas scinder la CGN en deux: transports publics d'une part et flotte touristique Belle Epoque d'autre part. A cette allure, le cap des 10000 signatures sera atteint à toute bise. Feuilles de signatures sur [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



### COURRIER DES LECTEURS

#### LES MENSONGES N'AIDENT PAS

■ J'ai lu avec surprise l'article paru dans le journal n°13 de *contact.sev* de la commission centrale RPV. Celui-ci concernait les élections complémentaires à la CoPe Division P, rendues nécessaires suite au départ d'Andy Ruch (P-OP-ZV Tessin, nettoyage du matériel roulant). Deux collègues se sont annoncés, dont un du nettoyage.

La RPV propose dans cet article de voter pour Juri De Blasi, du triage, pour repousser ce siège qui revient aux nettoyeurs. L'argument utilisé: il faut une personne du triage à la Cope. Depuis l'introduction de la participation dans l'entreprise en 2000, les gens du triage sont représentés par un siège dans la commission du personnel P, ce qui correspond tout à fait au contingent.

L'actuel représentant est en place depuis trois ans et est en même temps membre de la commission centrale RPV.

Heureusement que de tels mensonges accidentels n'influencent pas le résultat d'une élection.

*Ferdyn Isler, P-OP-RZA-RC1*

#### FVP:

#### VOLLMER ENJOLIVE LES FAITS

■ Chaque fois qu'il en a l'occasion, le directeur de l'UTP Peter Vollmer déclare que c'est la Conférence suisse des impôts qui serait responsable de la détérioration des conditions FVP. Il a de nouveau raconté son histoire devant les pensionnés VPT à Olten. Or les règles de taxation sont une affaire qui ne concerne que l'administration fiscale et le contribuable. Il n'y avait bien sûr guère d'objections à opposer à la volonté des adminis-

trations fiscales d'imposer partiellement les FVP comme prestations accessoires. Ce qui s'est passé en réalité, c'est que l'UTP a pris prétexte de ces nouvelles règles de taxation pour augmenter massivement les prix des FVP afin de remplir les caisses des entreprises de transport. Un rabais de plus de 50% sur les FVP, entraînant leur imposition, serait indubitablement revenu meilleur marché aux retraités que l'augmentation de 400 francs, respectivement de plus de 600 francs de l'AG senior. Les actifs se voient par contre taxés sur le rabais qui dépasse les 50% (2000 francs) – ce qui leur coûte nettement moins – et ce montant ne leur est pas demandé directement. Les améliorations évoquées par Vollmer ne concernent pas les pensionnés. Les trams, bus et lignes postales étaient déjà compris précédemment dans l'AG. La suppression de la carte tram/bus est très durement ressentie par les pensionnées et pensionnés domiciliés dans les villes et qui ne veulent ou ne peuvent pas s'offrir un AG (il y en a de plus en plus). On ne trouve donc aucune trace de la « solution convenable et loyale » mentionnée par Vollmer. Les associations de personnel ont donné leur accord à cette solution, fait-il remarquer. Cet accord n'a toutefois été obtenu, à ce qu'on sait, qu'après que Vollmer ait brandi la menace d'une résiliation générale du contrat FVP. Si les responsables SEV de la négociation s'étaient renseignés à l'époque, ils se seraient aperçus de l'absence d'une clause de résiliation dans le contrat précédent. A ce moment-là et pour quelques années encore, une résiliation unilatérale n'aurait tout simplement pas été juridiquement possible.

La PV s'engage en permanence pour atténuer les détériorations dans les FVP. Le relèvement de la valeur du bon que les pensionnés reçoivent des CFF est un premier pas modeste dans cette direction.

*Josef Bühler, pensionné, Bâle*

Des bouteilles d'eau minérale ont été mises à disposition de l'ensemble du personnel TN

# De l'eau minérale pour tous

Les températures très élevées observées dans notre pays ces derniers jours rendent certaines mesures nécessaires, pour les personnes âgées et les petits enfants, mais également pour les travailleurs.

Le SECO établit une liste de recommandations pour les employeurs et les employés, en cas de forte chaleur. Le SEV y est attentif et prend des mesures !

La section SEV avait déjà pris ce genre d'initiative il y a deux ans, durant l'été 2008,



De gauche à droite : Sébastien Burgy, président de la section SEV-TN, Jean-Michel Pantet, conducteur syndiqué SEV et Jimmy Erard, chef d'exploitation TN.

en distribuant des bouteilles d'eau aux employés TN en raison des fortes chaleurs.

Cette année, l'entreprise TN s'est associée à la section syndicale pour mettre à disposition de l'ensemble du

personnel TN des bouteilles d'eau minérale. La canicule rend en effet les conditions de travail assez pénibles, qu'on soit devant un ordinateur, au volant d'un bus ou derrière un guichet. Bien sûr,

les personnes ayant un travail physiquement lourd doivent prendre davantage de précautions et plus rapidement que les autres (voir schéma ci-dessous). La section SEV et les TN ont mené l'action du 7 au 11 juillet, dans les dépôts, au bureau de l'inspecteur Place Pury ainsi qu'au bureau commercial Place Pury. Il a même fallu renouveler le stock pour le week-end!

La compagnie des TN tient par ailleurs à remercier tout le personnel pour les efforts fournis durant cette période de canicule. A noter également que la clientèle est satisfaite des conditions de transport offertes.

Si les températures devaient à nouveau être très élevées, l'action pourrait bien sûr être reconduite. *Hes*

## INFO

### Se déplacer autrement

La canicule et les pics d'ozone vont souvent de pair. L'ozone peut provoquer des irritations des muqueuses, des brûlures oculaires, des inflammations des voies respiratoires et des troubles respiratoires. Pour prévenir ces risques, il est recommandé de se déplacer le plus souvent possible en transports publics, à pied, à vélo, de privilégier le co-voiturage et d'éviter de prendre l'avion. Le canton du Valais met par exemple en place une opération d'encouragement à utiliser les transports publics et offre un abonnement demi-tarif CFF pour trois mois à prix réduit. En Suisse, des alertes à l'ozone ont été lancées début juillet, la valeur limite de 120 microgrammes par mètre cube ayant été franchie dans de nombreuses régions du pays. Et le risque perdure tout l'été.

### Evaluation

#### Facteurs de correction

##### Rayonnement

|  |     |
|--|-----|
|  | 0   |
|  | -3° |
|  | -5° |

##### Vêtements

|  |               |
|--|---------------|
|  | 0 = base      |
|  | +5°           |
|  | Spécia -liste |

##### Humidité de l'air

|     |          |
|-----|----------|
| 30% | 0 = base |
| 40% | +2       |
| 50% | +4       |
| 60% | +5       |
| 70% | +6       |
| 80% | +8       |
| 90% | +9       |



| Température de l'air °C | Intensité du travail |                |               |                    |
|-------------------------|----------------------|----------------|---------------|--------------------|
|                         | Travail léger        | Travail modéré | Travail lourd | Travail très lourd |
| 20°C                    |                      |                |               |                    |
| 21°C                    |                      |                |               |                    |
| 22°C                    |                      |                |               |                    |
| 23°C                    |                      |                |               |                    |
| 24°C                    |                      |                |               |                    |
| 25°C                    |                      |                |               |                    |
| 26°C                    |                      |                |               |                    |
| 27°C                    |                      |                |               |                    |
| 28°C                    |                      |                |               |                    |
| 29°C                    |                      |                |               |                    |
| 30°C                    |                      |                |               |                    |
| 31°C                    |                      |                |               |                    |
| 32°C                    |                      |                |               |                    |
| 33°C                    |                      |                |               |                    |
| 34°C                    |                      |                |               |                    |
| 35°C                    |                      |                |               |                    |
| 36°C                    |                      |                |               |                    |
| 37°C                    |                      |                |               |                    |
| 38°C                    |                      |                |               |                    |
| 39°C                    |                      |                |               |                    |
| 40°C                    |                      |                |               |                    |

Faire appel au spécialiste

### Préparatifs d'ordre général à une période de canicule

#### Mesures préventives et planification des mesures

S'il est nécessaire de travailler en plein air pendant une période de canicule il convient d'adopter des mesures préventives.

Un plan d'action a-t-il été élaboré?

Dresser la liste des mesures à prendre (activités, vêtements de protection, etc.)

Les premiers secours ont-ils été organisés?

(voir p. e. brochure « Premiers secours » de l'Alliance suisse des samaritains)

Les travailleurs (cadres et subalternes) ont-ils été informés des répercussions du stress thermique?

Ils doivent avoir été informés des dangers, sont capables de reconnaître les signes de stress thermique, connaissent les principales mesures de prévention (p. e. surveillance mutuelle des travailleurs) savent quelles sont les mesures d'urgence à prendre sur place et connaissent l'organisation d'urgence.

Savez-vous quelles sont les principales mesures préventives?

P. e. vêtements, couvre-chef, aménager un emplacement de travail ombragé, arrosage du sol

Les moyens techniques permettant de protéger les travailleurs contre le soleil et les autres sources de chaleur sont-ils disponibles en cas de besoin?

P. e. pour isoler les sources de chaleur radiante (moteurs de machines), pour ombrager les fenêtres des cabines de commande (auvent, store) pour climatiser ou ventiler machines, engins de chantier et locomotives.

### Employeur

### Compétence / responsabilité

### Travailleur

| Assurer la surveillance | Mettre en place une protection contre le soleil | Mettre à disposition de l'eau | Adapter l'horaire de travail | Augmenter la fréquence des pauses | Réduire le rythme de travail | Réduire la sollicitation physique | Adapter l'alimentation | Se protéger contre le soleil (mesures personnelles) | Augmenter sa consommation de liquides |
|-------------------------|---|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------------------|---|---------------------------------------|
|                         |   |                               |                              |                                   |                              |                                   |                        |   |                                       |
|                         |   |                               |                              |                                   |                              |                                   |                        |   |                                       |
|                         |   |                               |                              |                                   |                              |                                   |                        |   |                                       |
|                         |   |                               |                              |                                   |                              |                                   |                        |   |                                       |

Mesures préconisées par le Secrétariat d'Etat à l'économie (seco) en cas de fortes chaleurs.

## RER FRIBOURG

Le Comité de pilotage du RER fribourgeois a délivré le 14 juillet son premier rapport intermédiaire. Les problèmes à résoudre sont nombreux, le temps presse. La planification prévue doit être scrupuleusement respectée pour permettre au RER fribourgeois de rouler en décembre 2011.

La mission pour la mise en place de cette première étape ayant été confiée aux Transports publics fribourgeois, c'est le président du Conseil d'administration, Christian Castella, qui préside le Comité de pilotage du RER fribourgeois. Celui-ci est composé de représentants des deux compagnies de transports, TPF et CFF. Le Service des Transports et de l'énergie du canton de Fribourg (STE) et l'Office fédéral des Transports (OFT) sont également représentés. Ce Comité s'est déjà réuni à six reprises depuis sa constitution formelle le 15 janvier 2010.

Afin de coordonner les travaux effectués au sein des deux entreprises, six comités ont été créés, trois au plan administratif, trois autres au plan technique. Un septième comité, chargé de la communication, complète le dispositif mis en place.

La première étape doit être réalisée pour le changement d'horaire de décembre 2011 avec le lancement d'une liaison ferroviaire directe Bulle-Romont-Fribourg-Berne, avec une cadence à l'heure, opérée par les CFF et une liaison Bulle-Romont-Fribourg avec une cadence à l'heure également, opérée par les TPF. Alors que les CFF s'offrent encore la possibilité d'utiliser soit des rames Domino soit des rames FLIRT, les TPF mettront à disposition de la clientèle leurs rames FLIRT récemment commandées.

Selon les prévisions, les deux nouvelles lignes directes Bulle-Berne et Bulle-Fribourg devraient accueillir près d'un million de voyageurs au cours de la première année d'exploitation, en 2012. Ces clients seront pour la plupart des clients qui quitteront le service des liaisons routières et ferroviaires existantes. Cependant, ces prestations directes entre villes généreront aussi un transfert modal en direction des transports publics.

Un deuxième rapport intermédiaire est programmé pour la fin de cette année. AC

## Décharge industrielle de Bonfol

## Un enjeu de taille pour les CJ

C'est par le rail que seront évacués environ 114 000 à 150 000 tonnes de déchets entreposés principalement par les groupes chimiques bâlois entre les années 1961 à 1976 sur le territoire de la petite commune de Bonfol.

L'ampleur du site est impressionnante et concerne 20 000 m<sup>2</sup>, soit l'équivalent de 4 terrains de football.



Dès Porrentruy, le BLS prend la relève.

La phase pilote vient de commencer et porte sur une quantité de 5000 tonnes. Il s'agit de tester toutes les phases du processus. Ceci va de l'excavation de la matière dans une immense halle fermée et étanche (150m sur 122m), en passant par un système automatisé de ponts roulants et de grappins, analyse et préparation des déchets, et enfin le transport vers les usines d'incinération de déchets spéciaux. La matière sort d'abord de la décharge pas un bunker de réception pour y être analysée, neutralisée et stabilisée à la



De Bonfol à Porrentruy ce sont les CJ qui exploitent le transport des déchets.

chaux éteinte et à la sciure qui absorbera les éventuels liquides. Sortis de la halle, par un sas de décontamination, les conteneurs seront entreposés dans un dépôt à ciel ouvert durant au moins deux jours avant de gagner le train spécial. Les conteneurs en acier spécialement produits pour les déchets de Bonfol sont étanches à l'eau et aux odeurs, ils sont certifiés spécialement pour ce transport. Les déchets se présentent (pour l'instant) sous la forme de matières granuleuses. On trouve aussi des géotextiles

que l'on avait posés sur les déchets et des morceaux métalliques des fûts. Une fois sur les wagons, la prise en charge se fait par les CJ jusqu'à Porrentruy puis par le BLS. Les trains comportant deux à six wagons, partent ensuite via Delémont et Bâle pour l'Allemagne (Munich, Hambourg, Biebesheim) ou la Belgique (Anvers) pour leur élimination dans des fours à 1200 degrés.

Grâce à une localisation par GPS, la position de chaque wagon transportant jusqu'à cinq conteneurs, peut être déterminée à tout moment de l'acheminement à l'aide d'un logiciel développé à cet effet.

## Bon pour l'emploi

Les CJ ont réalisé l'équipement ferroviaire sur le site. Durant les quatre prochaines années, quelques postes de travail sont garantis pour les mécaniciens CJ et le personnel d'exploitation. Tous les jours ouvrables des tours de services sont attribués à la prise en charge et l'acheminement des ces trains spéciaux, ceci dans un cadre sécuritaire draconien et avec un personnel ayant suivi une formation particulière. Ainsi, près de 150 000 tonnes de marchandises (déchets et site contaminé) seront transportés par les CJ. En corollaire, la petite ligne à voie normale des CJ assure son exploitation de trafic voyageur, ce qui n'empêche pas de mener déjà les réflexions pour sa consolidation au-delà de cette échéance.

Jean-François Milani

## MENACES FÉDÉRALES SUR LA PRINCIPALE COMPAGNIE DE TRANSPORTS JURASSIENNE

**De nouvelles restrictions financières planent sur l'avenir des C.J. Malgré les sollicitations d'austérité prônées par la Confédération, « nous ne concéderons aucune économie qui puisse diminuer la sécurité de nos usagers, de nos collaborateurs et du public en général » avertit fin juin le président du Conseil d'administration Maxime Jeanbourquin lors de l'assemblée des actionnaires.**

Les principales préoccupations de l'entreprise portent sur les mesures de la Confédération au détriment des compagnies privées de transports. D'une part, l'annonce de relever de 32 à 100 le nombre minimum de passagers transportés par bus et par jour pour avoir droit aux indemnités, d'autre part, les dépenses d'infrastructures des compagnies ferroviaires devraient aussi diminuer de 10 à 20% !

Georges Bregnard, directeur, dénonce ce programme concocté dans les « cuisines du département fédéral des finances » qui tend à réduire la marge de manœuvre des entreprises. A mi-juin, le Conseil fédéral annonce aux Chambres un programme en faveur des compagnies privées à hauteur de 1,220 milliards de francs (CFF, 3,322

milliards) soit 160 millions de moins que demandé par les Cantons. Monsieur Bregnard l'affirme « sans l'appui des pouvoirs publics, nous ne pourrions pas envisager la poursuite de notre développement ». Les CJ devront néanmoins contenir leurs investissements et un plan d'économies bien ciblées vient d'être établi et soumis à ses commanditaires (CH, JU, BE, NE). L'exercice 2009 reste réjouissant même si un certain tassement se fait sentir au niveau de la fréquentation de voyageurs : 1 629 002 passagers (-7%). Le résultat de l'entreprise se solde par un excédent de CHF 598 456.- pour des frais d'exploitation de plus de 28 millions de francs. L'entreprise passe à 151 collaborateurs (+ 2) dont 8 apprenti(e)s. Pour satisfaire aux exigences de l'Office fédéral des assurances sociales un versement important a dû être consenti en faveur de la caisse de prévoyance du personnel. Le taux de couverture est passé de 69% à 79% fin 2009. Avec un plan d'assainissement employés et employeurs et une saine collaboration entre la direction CJ et les syndicats, il sera possible de garder le cap de la couverture à 100% exigée par l'OFAS pour 2020.

JFM

## Angle droit

## Les conventions d'objectifs, toujours d'actualité

Un exemple du quotidien de l'équipe de protection juridique.

Nous avons déjà thématiquement ce sujet dans le numéro du 12 novembre 2009. Nous exposons ici à nouveau un cas pratique.

Le collègue T., spécialiste triage plus, rencontre son supérieur pour l'entretien d'évaluation habituel. La discussion se passe très bien selon lui et son supérieur ne lui reproche rien. Cependant, un mois plus tard, le supérieur lui remet une convention d'objectifs à signer. T. en informe l'équipe de protection juridique et, furieux, explique qu'il n'a pas signé cette convention et qu'il n'a toujours pas l'intention de le faire, ni maintenant ni ultérieurement. Il n'arrive pas à comprendre pourquoi il devrait tout à coup signer un tel

document alors qu'il a eu un bon retour de son supérieur lors de l'entretien. De plus, pour 2 des 3 incidents cités comme raisons de cette convention, il ne porte aucune responsabilité. Dans tous les cas, il a perdu confiance en son supérieur.

#### Consultation des dossiers – un droit important

Afin de se faire une idée approfondie des faits et de comprendre le point de vue des deux parties, le SEV demande habituellement le dossier personnel du collaborateur concerné à l'employeur. Cela s'est donc fait dans le cas qui nous concerne. La première réaction du service du personnel des CFF a été de remettre en question la nécessité de la consultation du dossier. Le SEV a alors insisté, en particulier

parce que la convention d'objectifs était formulée de manière problématique et que deux des incidents ayant eu lieu n'étaient peut-être pas à imputer à T. Le SEV a par ailleurs proposé à cette occasion de mettre les choses à plat, après consultation du dossier, au travers d'une discussion.

L'étude des documents a valu la peine puisqu'elle a conduit aux conclusions suivantes :

■ Le collègue T. est depuis des années un bon spécialiste triage qualifié ;

■ les trois incidents sont des cas isolés, qui n'ont eu, avec raison, aucune influence négative sur l'entretien individuel ;

■ le plus ancien des incidents a eu lieu plus d'une année auparavant et tombe donc dans la période d'évaluation précédente. De plus, la faute de T. n'a pas pu être prouvée ;

■ le deuxième incident tombe dans cette période-ci d'évaluation mais la faute de T. n'a pas non plus pu être clairement définie ;

■ le troisième incident a eu lieu un mois après l'entretien d'évaluation. Il a été causé par T., ce qu'il a totalement reconnu, sans chercher de prétexte ;

■ la convention d'objectifs contient un but précis irréaliste, sans tolérance aucune ;

■ la convention d'objectifs contient une menace totalement floue au cas où il ne remplirait pas ses objectifs.

Vu ces conclusions, le SEV a exigé une entrevue avec le supérieur ainsi qu'avec le responsable du personnel.

#### Pourquoi ne pas avoir fait ainsi depuis le départ ?

Lors de l'entretien demandé par le SEV, les incidents qui ont conduit à cette convention d'objectifs ont été à nouveau décrits de façon détaillée. Finalement, le supérieur ainsi que le responsable du personnel ont dû reconnaître que T. n'avait pas à répondre de deux des incidents. T. n'avait en effet pas pu influencer le cours des événements. L'assistance SEV a fait alors valoir

le fait que pour l'unique irrégularité causée par T. une convention d'objectifs était une mesure excessive. Le supérieur ainsi que le responsable du personnel n'ont pas pu contrer cette argumentation et ont donc confirmé par écrit qu'une convention d'objectifs n'était plus prévue. De plus, le supérieur et T. se sont mis d'accord pour organiser des rencontres régulières afin de parler des problèmes et points faibles au niveau du travail. Cela donnait l'occasion de retrouver la confiance perdue.

#### Tout est bien qui finit bien

Le dossier de T. est resté ouvert au SEV. Le secrétaire syndical en charge du dossier s'est informé sur la situation de T. après l'entretien d'évaluation suivant. T. a alors expliqué que les entretiens réguliers avec son supérieur s'étaient très bien déroulés, de manière constructive. Le résultat de son récent entretien d'évaluation est bon et la confiance est rétablie de part et d'autre.

L'équipe de la protection juridique

## 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 !**



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](mailto:christian.cuenoud@sev-online.ch)).

Nous prendrons contact avec toi ! Merci de ton intérêt ! D'autres questions ? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) ou [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

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

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

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

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

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

Une proposition de balade issue du livre « Wandern an Schweizer Seen und Flüssen »

# Autour de l'« Ägerisee »

Cette balade familiale nous emmène, le long du lac, du monument à la mémoire de la bataille de Morgarten à Unterägeri. Ce territoire qui se trouve aux abords de l'Ägerisee est connu comme la « terrasse ensoleillée du canton de Zoug ».



Ce livre a été conçu en collaboration avec les sociétés de navigation.

La balade commence par un tour en bateau sur l'« Ägerisee », petit lac aux eaux turquoise, de « Unterägeri Seefeld » au « Morgarten Denkmal ». Vous arriverez directement au monument commémoratif de la bataille de 1315 entre les Habsbourgs et les Confédérés. Cette bataille a confronté, selon les livres d'histoire, 3000 soldats et 1500 cavaliers des Habsbourgs à un minorité de 1500 soldats schwytois, qui réussirent à les repousser. (...) Le monument commémoratif se trouve sur sol zougais, ce qui est une erreur historique,

qui a alors mené à une vive confrontation entre Zoug et Schwytz, chose actuellement quasi oubliée.

Continuez maintenant en suivant les panneaux indicateurs en direction de « Naas ». Vous vous trouverez un moment donné sur le trottoir de la route principale puis pourrez tourner à droite du côté sud du lac. Le chemin continue sur une route goudronnée où il ne roule plus

guère de voitures. Vous traverserez des prairies et des champs, toujours en gardant la vue sur le lac de couleur quasi verte. Cette région est un but de vacances apprécié. Vous passerez d'ailleurs devant deux campings, Neselen et Naas. Après ce dernier, vous profiterez un court moment de l'ombre de la forêt puis découvrirez le débarcadère pittoresque de Naas. Si vous préférez le bateau à la randonnée, vous pouvez très bien continuer votre visite sur le lac. Pour ceux qui préfèrent marcher, vous continuerez en suivant les panneaux indicateurs en direction de « Unterägeri », ce qui vous amènera à longer le bord du lac.

Après la forêt, vous trouverez une place de pique-nique, où vous pourrez faire une pause avec vue sur le lac. Le chemin est ensuite à nouveau goudronnée et les maisons se font de plus en plus nombreuses. Il y a un peu plus de trafic et il faut faire



Longueur : 8 km. Durée : 2 heures. Arrivée en bus de Zoug à Unterägeri Seefeld, retour en bus d'Unterägeri. Infos sur [www.aegerisee-schiffahrt.ch](http://www.aegerisee-schiffahrt.ch).

attention aux voitures. A Wildbrunnen, vous retrouverez la « civilisation » et pourrez vous restaurer quelque peu au « Wildbrunnenstübli », pour ceux qui n'auraient rien prévu ou déjà tout consommé.

Au carrefour à Wildbrunnen, tournez à droite en direction de Unterägeri. Après le camping, tournez à droite de « Hürlibach » et suivez jusqu'au bord du lac. Vous traversez un pont et arriverez à la plage de Unterägeri. C'est

l'occasion de faire un plongeon dans le lac, pour se rafraîchir un peu après cette marche. Pour repartir, suivez la rue du Lido (Lidostrasse) et vous arriverez au centre du village. Vous pourrez alors prendre le bus en direction de Zoug.

Publication de Kaja Baumann et Christian Käsermann, F. Reinhardt Verlag, Basel, 2010; CHF 29.80. [www.reinhardt.ch](http://www.reinhardt.ch). Uniquement en allemand.

## PELLET PIOCHE: LES FEUX D'ARTIFICE STYLE « MEYER » NE FONT PAS BEAUCOUP D'HEUREUX



## IL Y A 50 ANS

### Le monde s'ouvre aux travailleurs

Le temps n'est pas très lointain où les vacances, les voyages à l'étranger étaient encore le privilège d'une minorité. La lutte menée par les syndicats, le progrès technique, l'expansion économique ont fortement modifié la condition des travailleurs. Leur pouvoir d'achat s'est accru, la durée du travail a fortement diminué, les vacances sont devenues sensiblement plus longues. Les syndicats ne se préoccupent pas seulement d'améliorer la condition matérielle de leurs membres : ils s'efforcent aussi de leur offrir la possibilité d'utiliser leurs loisirs de la manière la plus profitable. Le mouvement syndical a ouvert de nombreuses maisons de vacances : parallèlement, il contribue activement au développement du tourisme social.

## Train à Vapeur des Franches-Montagnes

## Voyages tout en fumée



Horaires, réservations et informations : promotion et vente CJ : [promotion@les-cj.ch](mailto:promotion@les-cj.ch), tél. 032 952 42 90, fax 032 952 42 93. Info : Société La Traction : [www.la-traction.ch](http://www.la-traction.ch)

La saison jurassienne des trains à vapeur vient de débuter. Neuf courses publiques sont encore proposées en 2010 dans le magnifique paysage des Franches-Montagnes. Frissons garantis pour qui apprécie les odeurs du charbon et les panaches de fumée blanche avec le programme de La Société La Traction.

Jusqu'au 19 septembre c'est environ trois mille personnes (moyenne annuelle) qui vivront cette exceptionnelle aventure de voyager dans le Train à Vapeur des Franches-Montagnes sur le réseau à voie étroite des Chemins de fer du Jura. A côté de courses publiées selon horaire, La Traction met encore en route plusieurs trains sur réservation pour groupes, sociétés, entreprises ou familles. Cette année le succès perdure car une quinzaine de trains seront mis en service pour des groupes venant de Suisse, d'Allemagne, d'Angleterre et même des Etats-Unis !

## Animations

Plusieurs de ces journées seront également combinées avec les fameuses « attaques du train » par des cavaliers sur le parcours de Glovelier à Saignelégier. La ligne Glovelier-Saignelégier, avec une dénivellation de 500 mètres, traverse huit tunnels

et suit le ruisseau de la Combe-Tabellion le long de plusieurs étangs et est souvent le parcours le plus prisé. La ligne entre Tavannes et le Noirmont se caractérise par ses rampes à 50‰ et ses hauts sapins sur le plateau des Reussilles. Du côté de La Chaux-de-Fonds, la ligne culmine à 1072 mètres (halte de Bellevue) et suit la vallée du Doubs, l'entrée en ville de Chaux-de-Fonds se faisant sur la route durant 1600 mètres environ ! Une proposition insolite de déplacement en terre neuchâteloise jusqu'à La Sagne, sur la ligne ferroviaire Les Ponts-de-Martel, figure au programme 2010.

Le point de rebroussement de la Combe-Tabellion avec mise en tête de la locomotive à vapeur et les prises d'eau pour alimenter son réservoir restent des animations souvent captivantes. Deux anciennes locomotives venant de Porto au Portugal, et totalement rénovées et bichonnées par les bénévoles de la société La Traction assurent le service. La nostalgie se conjugue ici avec le plaisir de prendre son temps, chaque échappée durant environ 5 heures. Un repas ou une petite restauration dans la voiture restaurant sont aussi possibles.

La Société de la Traction recherche également nombre de bénévoles pour l'accompagnement des trains (formation à la clé) ou le maintien de son patrimoine au lieu de dépôt à Pré-Petitjean (travail possible tous les samedis durant la belle saison).

JFM

## COURSES EN TRAIN ET BATEAU À VAPEUR EN SUISSE

■ Au total, trente quatre compagnies de transports, sites ou sociétés proposent des courses avec des trains (29) et bateaux (5) à vapeur en Suisse en 2010. La liste complète peut être consultée via le site de l'Union des transports publics : [www.voev.ch/](http://www.voev.ch/) ([www.utp.ch](http://www.utp.ch)) avec jours de circulation, parcours ou événement, entreprises, etc. ... Le prospectus papier existe aussi, à demander à : l'UTP, tél. 031 359 23 33/ fax 031 359 23 10.

## LIGNE SOMMITALE DE LA FURKA

■ Le 12 août, aura lieu la journée de fête officielle pour la réouverture du tronçon Oberwald-Gletsch avec des festivités à Oberwald, Gletsch et Furka. Le jeudi en question, il n'y aura pas de trafic ferroviaire public entre Oberwald et Gletsch. Les premières courses



publiques sur ce tronçon reconstruit seront proposées au cours du weekend de fête prolongé du 13 au 15 août 2010.

## VAPEUR LEB

■ La compagnie LEB (Lausanne - Echallens - Bercher) propose trois sorties estivales avec son train vapeur.

29 août : Grillades au coin du bois et produits du terroir, juste avant une petite sieste qui sent bon l'été.

19 septembre : Train des saveurs. Festival de saveurs pour un voyage découverte autour de la vigne et du vin, avec dégustation-vente de vins vaudois accompagnés de délicieux fromages. Ne manquez pas ce rendez-vous toujours très apprécié. 19 septembre : en train au Comptoir. Ce rendez-vous annuel riche et varié débute avec un apéritif au départ de Bercher en direction de Lausanne ; correspondance avec les trains réguliers à Echallens ou Cheseaux pour se rendre à la grande foire nationale aux mille facettes.

## BLONAY-CHAMBY

■ Les 11 et 12 septembre prochain, dans le cadre des journées européennes du patrimoine, le jubilé de notre voiture impériale NStCM 7 et du wagon couvert TL 510 permettront un coup de projecteur sur l'histoire des chemins de fer vaudois.

## HOLLANDE

■ Le musée du rail d'Utrecht, aux Pays-Bas, organise jusqu'au 10 septembre une exposition extrêmement bien fournie de voitures royales, non seulement néerlandaises mais également venues de toute l'Europe.

## VISITE DU CHANTIER DU TUNNEL DE BASE DU ST-GOTHARD

■ La société AlpTransit Gotthard AG organise régulièrement des « Journées portes

ouvertes sur les chantiers ». Ces journées offrent à la population concernée, mais également à toutes les personnes intéressées par le sujet, une excellente opportunité de vivre de tout près les travaux en cours au sein du plus long tunnel ferroviaire du monde dans les cantons d'Uri, des Grisons et du Tessin. Prochaine journée : Sigririno, Tessin, le 11 septembre.

## FEU SUR LE LAC

■ Le 31 juillet, la compagnie de navigation du lac de Bière organise une croisière avec ou sans repas. Les passagers pourront admirer les feux d'artifice depuis le milieu du lac. Chaque 31 juillet, le bord du lac de Bière devient le point de rencontre des petits et grands. Entre 50 000 et 60 000 personnes admirent le feu d'artifice de Toni Bussmann, le pyrotechnicien le plus connu de Suisse.

## ESPACE MONT-BLANC

■ Jusqu'au 26 septembre, les TMR (Transports de Martigny et Régions) offrent un forfait au prix de 49 francs qui permet de voyager et découvrir un site naturel exceptionnel au coeur de l'Espace Mont-Blanc, de Finhaut ou de Châtelard en passant par le majestueux barrage d'Emosson et le funi du Châtelard. Possibilité également de visiter l'étonnant musée de l'électricité aménagé dans l'usine électrique CFF du Châtelard. Egalement depuis Châtelard, il est possible d'observer les travaux d'aménagement du gigantesque chantier hydro-électrique-Dant-de-Drance.

## NEWS ESTIVALES

## CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

Jusqu'au 30 septembre 2010, la VPT organise une campagne de recrutement !



- Pour le recrutement de **4 membres** pendant une année = une nuit pour une personne à l'hôtel Brenscino à Brissago.
- Pour le recrutement de **7 membres** pendant une année = une nuit en chambre double pour deux personnes à l'hôtel Brenscino à Brissago.
- Pour le recrutement de **10 membres** pendant une année = deux nuits pour deux personnes à l'hôtel Brenscino à Brissago.

Si souhaité, les bons pour l'hôtel peuvent être échangés contre des chèques Reka.

Si vous avez des questions concernant cette campagne de recrutement, veuillez vous adresser au responsable du recrutement de la VPT, e-mail : [martin.ritschard@vpt-online.ch](mailto:martin.ritschard@vpt-online.ch) / téléphone 079 782 09 77.

Alessandro Mutti, président de la section VPT Locarno : « En unissant nos forces, nous réussissons à gagner des batailles »

# Un formidable touche-à-tout

Depuis 1990, Alessandro Mutti est chef de gare sur la ligne du Centovalli à Locarno. Il a adhéré au SEV en 1982. Rencontre avec un homme franc qui croit en un syndicat sachant dialoguer et lutter

Un sacré touche-à-tout cet Alessandro Mutti, né en 1961, qui préside la section VPT Locarno. Une section très active qui a récemment obtenu plusieurs succès : augmentation générale des salaires, application du jugement Orange, participation paritaire à l'assainissement de la caisse de retraite. Quand il s'agit de lutter pour améliorer les conditions de travail des employés, la section fait preuve de manière exemplaire d'unité et de détermination.

En outre, le dialogue entre la section VPT Locarno et le SEV est solidement établi. « Avec le secrétaire Angelo Stroppini nous travaillons très bien ensemble. Ceci grâce à son dynamisme et à son apport d'idées nouvelles, – explique Alessandro Mutti. Ce n'est pas toujours facile d'être à la tête d'une section syndicale. Rien ne nous est donné. Mais en unissant nos



Alessandro Mutti au poste de commande de la gare du Centovalli à Locarno.

forces, nous réussissons à gagner des batailles. » Aux FART, il y a un fort taux de syndicalisation. Durant ces cinq dernières années, plus de cinquante membres ont adhéré au SEV. Sur 160 employés (dont une trentaine travaillent dans l'administration), 101 sont membres du SEV. Au niveau du recrutement, la section VPT Locarno est l'une des plus dynamiques de Suisse.

## Une vie bien remplie

Employé des FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) depuis le début des années huitante, avant de devenir chef de gare à Locarno, Alessandro Mutti a exercé plusieurs fonctions au sein de son entreprise : contrôleur, conducteur d'autobus, chef de train, agent de manœuvre. Nous l'avons rencontré sur son lieu de travail. Entre un coup de fil et des annonces au haut-parleur, il évoque son parcours. Ainsi nous apprenons qu'il joue de la basse et qu'il est un fin connaisseur de vin. Passionné de cyclisme, il a même fait de la compétition. « Adolescent, j'avais gagné le championnat tessinois amateurs. J'ai même été sélectionné pour représenter la Suisse aux championnats mondiaux en Argentine. Mais à l'époque – raconte Alessandro Mutti avec un brin de nostalgie – les

voyages étaient chers et ma famille avait peu de moyens. J'ai dû renoncer à ces mondiaux ainsi qu'à d'autres épreuves internationales. »

Pour ce qui est de la musique, Alessandro Mutti a fondé avec des amis le groupe Centrocittà au sein duquel il joue de la basse. En 1983, le groupe a participé à la sélection suisse pour l'Eurovision et s'est classé en troisième position. Son engagement professionnel aux FART – dès 1990 il a été promu chef de gare – l'éloigne de la musique. Mais le travail ne l'éloigne pas de son amour pour la terre et... de ses nectars. Pour aller au fond des choses, il a suivi une formation de viticulteur et d'œnologue auprès de l'Institut agrario cantonale de Mezzana (TI).

## Une belle équipe

Alessandro Mutti s'intéresse à tout. Il possède une curiosité qui le porte à découvrir de nouveaux horizons. Et il aime la franchise. « Avec mes collègues, j'aime bien avoir un rapport franc. » Dans sa fonction de chef de gare, Mutti est l'âme de la gare. « En tant que chef d'une petite gare, je dois m'occuper de tout : de la circulation des trains à la sécurité. Je suis informé sur tout ce qui se passe au sein de l'entreprise, pour un président de section c'est un avantage incontestable. »

En parlant de lui, Alessandro Mutti ajoute : « J'aime bien discuter et je ne crains pas la confrontation, ce qui est inévitable parce que tout le monde n'a pas les mêmes idées. Ce qui compte, c'est ré-

voir que nous pouvons toujours compter sur le syndicat. Cela nous aide à aller de l'avant. » Alessandro Mutti se reconnaît bien dans le SEV. « Je ne monte pas facilement sur les barricades, je suis con-



Alessandro Mutti e Angelo Stroppini, entente parfaite.

soudre les problèmes de manière constructive. C'est aussi ce qui caractérise notre section SEV. Comme président, j'ai la grande chance de pouvoir compter sur le dynamisme d'Andrea Sabetti, notre secrétaire administratif et caissier. Ensemble, avec les autres membres du comité, nous formons une belle équipe ».

Ce bon travail d'équipe apporte ses fruits. « Nos succès syndicaux ont été rendus possibles également grâce aussi à l'appui de notre secrétaire syndical Angelo Stroppini. Cela nous rassure de sa-

vaincu que les problèmes doivent être résolus par le dialogue. Mais si le dialogue s'avère stérile, alors le syndicat doit savoir montrer ses muscles, ses dents et ses ongles ! Non seulement pour défendre des intérêts sectoriels, mais également pour faire valoir les droits de l'ensemble du monde du travail. La solidarité entre travailleurs de divers horizons professionnels est une chose très importante. C'est le seul moyen pour repousser les attaques contre l'Etat social ».

Françoise Gehring

## BIO

Alessandro Mutti est né le 28 juillet 1961 à Gordevio, dans le Val Maggia. Il a un fils de 17 ans, Daniel, qui vit actuellement à Minusio. Il a débuté son activité à la FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) au mois de juin 1982. Il est chef de station de la Centovallina depuis 1990. Il est membre SEV depuis 1983 et préside la section VPT Locarno depuis cinq ans. Avant d'entrer au FART, il vendait des fruits au Val Maggia, comme l'a fait son père auparavant. Aujourd'hui, il a peu de temps à disposition pour vivre toutes ses passions, mais il continue cependant à présider la section de Locarno des Amis du vin.