

Recrutement

La VPT Services ferroviaires a mené une journée d'action en Suisse romande.

Page 2



Neuchâtel: le Transrun en vue pour 2020

Patrick Vianin répond aux questions de *contact.sev* sur cette future ligne ferroviaire destinée à assurer une liaison rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Pages 6 et 7



Ueli Scheurer

Mécanicien et actif au Grand Conseil bernois, Ueli Scheurer est un homme aux facettes multiples.

Page 16

Rail 2000, ZEB, Rail 2030: vers quoi se dirigent les chemins de fer en Suisse

Des centaines de projets

La Suisse va mettre environ 45 à 50 milliards de francs dans le développement ferroviaire durant la prochaine décennie.

De nombreux projets resteront pourtant encore sur le carreau.

Le percement du tunnel de base du Gothard le 15 octobre n'est qu'une étape intermédiaire sur la voie des trains du futur. Le tunnel du Ceneri est déjà en chantier, tandis que les liaisons à grande vitesse se construisent en même temps. Les premiers projets de la 2^e étape de Rail 2000 (maintenant appelée ZEB) sont en cours et Rail 2030 se trouve déjà sur la table des planificateurs.

C'est évident: la Suisse poursuit le développement des chemins de fer. Cependant, la stratégie d'aménagement continu de ce qui existe vaille: les demandes pour des trains à grande vitesse surgissent à nouveau.

pmo/hk

Dossier pages 8 à 10



L'heure des feux d'artifice approche: le 15 octobre, le tunnel de base du Gothard sera percé.

LPV Genève

Avis de tempête chez les mécanos



La situation des mécaniciens de locomotive, en sous-effectif chronique, est connue depuis un bon bout de temps. Celle-ci engendre une tension palpable chez les mécanos, d'autant plus que les CFF ne semblent pas se rendre compte de l'urgence de la situation et qu'ils se permettent même de mettre la faute sur les collaborateurs.

Plusieurs mécanos de Genève ont d'ailleurs reçu ces derniers jours l'or-

dre d'aller travailler durant leurs jours de congé, par lettre recommandée. Cela sans possibilité de refuser, sauf cas de force majeure. Les promesses faites suite à la pétition signée par les mécanos de la LPV Genève et LPV Vaud et Bas-Valais semblent malheureusement être des paroles en l'air...

Suite en page 3

ÉDITO

NE CONDAMNONS PAS À L'AVANCE LE MÉCANICIEN

Les accidents ferroviaires mortels sont toujours tragiques et suscitent un intérêt médiatique en proportion. C'est ce qui s'est passé avec le déraillement du Glacier Express il y a deux semaines.

Comme toujours dans de tels cas, le SEA (Service d'enquête sur les accidents des transports publics) a enquêté sur le cas et son rapport est déterminant pour les suites de cette tragique affaire.

On reste toutefois sans voix quand les médias désignent le mécanicien comme seul responsable de l'accident avant même la conférence de presse du SEA.

Dans l'Etat de droit qu'est la Suisse, c'est bien sûr toujours un tribunal pénal qui a la compétence et la responsabilité d'établir la culpabilité personnelle d'un individu. On n'en est toutefois pas encore là avec cet accident.

En attribuant la culpabilité au mécanicien, le SEA s'est beaucoup avancé. Nous nous rappelons l'accident ferroviaire d'Oerlikon, où de nombreuses conclusions du SEA n'ont pas été suivies par le tribunal pénal.

Barbara Spalinger,
vice-présidente SEV

EN VITESSE

SWISS

■ Après un premier trimestre dans le rouge, le deuxième a été positif pour la compagnie d'aviation suisse, malgré les perturbations liées au nuage de cendres du volcan islandais en avril.

La Suisse a relativement bien résisté à la crise en comparaison européenne et Swiss en a profité au 2^e trimestre. Mais la compagnie aérienne reste cependant sous pression sur le réseau européen. Elle souffre du prix élevé du kérosène et de l'euro faible.

« En 2010, nous investissons plus d'un demi-milliard d'euros dans le renouvellement de la flotte et nous engageons 500 nouveaux collaborateurs. Nous pensons pouvoir dépasser le résultat de l'an dernier », a indiqué le patron de Swiss.

JEUNESSE
SYNDICALE

■ Les organisations de jeunesse combattent la discrimination des jeunes dans la révision de la LACI et appellent les électrices et électeurs, en particulier les jeunes et toutes celles et tous ceux qui le sont restés, à rejeter la révision de la loi sur l'assurance-chômage (LACI). En juin 2010, il y avait 133 % de jeunes chômeurs de longue durée de plus qu'une année auparavant. Et, en comparaison avec la situation avant le début de la crise, le nombre des 15-24 ans au chômage a crû de 60 %.

Les coupes prévues pousseront de nombreux jeunes vers l'aide sociale, alors que les moins de 25 ans sont déjà la catégorie d'âge la plus représentée parmi les bénéficiaires de l'aide sociale. Les problèmes seront donc simplement reportés sur les villes, les communes et les cantons, au lieu d'être résolus.

Le site de campagne www.chomage-des-jeunes.ch contient, outre des arguments contre la révision de la LACI, des éléments didactiques sur le droit de référendum (qu'est-ce que c'est, comment cela aboutit, etc.). Une journée d'action nationale des jeunes est prévue, ainsi que des actions décentralisées.

La section VPT Services ferroviaires recrute en Suisse romande

Voyage multiculturel à bord d'elvetino



9 h 45 : A bord du train Bienne-Lausanne, discussion avec Mahyar El Barai (à gauche). Abdoul Balde (à droite) arrive à le convaincre de devenir membre SEV. Abdoul est guinéen d'origine. Il parle le suisse-allemand et le français, ce qui l'avantage pour aller à la rencontre des membres de sa section, disséminés dans toute la Suisse.

Ferruccio Noto, président de la section VPT Services ferroviaires, et Abdoul Balde, membre du comité de section, ont passé la journée du lundi 26 juillet en Suisse romande, pour discuter avec les membres SEV et en recruter de nouveaux.

La section VPT Services ferroviaires, qui compte environ 270 membres, est toute jeune puisqu'elle a été créée en 2006. Les membres du comité sont exclusivement basés en Suisse allemande et au Tessin pour l'instant, mais le président aimerait voir un Romand rejoindre l'équipe. C'est notamment dans cette optique, pour une première prise de contact, que Ferruccio Noto et Abdoul Balde ont pris le train pour Lausanne et Genève, où se trouvent la plupart des collaborateurs elvetino suisses romands.

Tout le territoire suisse

Mais ce n'est pas parce qu'on se rend en Suisse romande qu'on ne rencontre que des Romands d'elvetino ! Les collaborateurs bougent beaucoup et ce sont autant des Tessinois et des Suisses allemands que des Romands que

nos deux compères ont rencontrés ce jour-là. Ils les ont écoutés, ont recueilli leurs doléances, leurs soucis et leurs requêtes. Mais comment recruter au mieux ? « J'essaie de m'adapter et de comprendre la façon de réagir des collègues », indique

Ferruccio. « Discuter avec les anciens syndiqués est également important. Ce sont eux qui pourraient faire revenir une partie de ceux qui ont quitté le syndicat fâchés. Je n'hésite pas à passer du temps avec eux, à essayer de les convaincre. »

Prochaine échéance pour la section en Suisse romande : réunion à Genève à mi-septembre. Entre-temps, une seconde journée d'information de ce style devrait avoir lieu à Genève. Et à fin août, l'assemblée du personnel elvetino élira la commission CCT. *Hes*



10 h 30 : En gare de Lausanne, ravitaillant son minibar au stand elvetino. Uzim informe Abdoul qu'il est déjà membre SEV. Les collaborateurs elvetino viennent de tous les horizons.



14 h : Ferruccio Noto et Abdoul Balde avec des collaborateurs d'elvetino et de treni italia en gare de Genève.

TROIS QUESTIONS À FERRUCCIO NOTO

Quels sont les objectifs de cette journée ?

Il s'agit surtout d'une première prise de contact avec Genève et Lausanne. On essaie de recruter bien sûr, mais on fait surtout de la sensibilisation et de l'information. Et si on pouvait trouver un représentant de la Suisse romande pour le comité, ça serait parfait ! La Suisse romande et les frontaliers italiens ne sont pas repré-

sentés pour l'instant, alors qu'ils ont des spécificités et qu'ils sont nombreux.

Quelles sont les particularités de la Suisse romande ?

Il y aura beaucoup de frontaliers prochainement, vu qu'elvetino a obtenu le mandat TGV et a fondé une filiale à Paris. Mais on ne connaît pas le nombre de collaborateurs qui seront engagés.

Comment se passe le recrutement cette année ?

On a 60 nouveaux syndiqués et 40 sorties (ont quitté leur travail). C'est donc positif. On essaie d'améliorer notre communication en envoyant des courriers adaptés à ceux qui arrivent et ceux qui quittent. On se déplace, comme aujourd'hui, à la rencontre des collègues. On cible aussi des professions particulières. *Hes*

Pétition LPV Genève et LPV Vaud et Bas-Valais

Réaction des mécaniciens face à l'insulte

Marc-André Pilloud, président de la section LPV Vaud et Bas-Valais, et Jérôme Koelle, président de la section LPV Genève, ont remis la pétition des mécaniciens de locomotives à Markus Stauffer, chef de la filiale Ouest aux CFF, le 21 juillet à Lausanne. Explications.



Remise de la pétition LPV le 21 juillet à Lausanne : Marc-André Pilloud et Jérôme Koelle remettent les signatures à Markus Stauffer, chef de filiale Ouest.

Début juillet, une affichette du VSLF demande aux mécanos de ne plus échanger les congés en juillet et août afin de «diminuer les temps de travail supplémentaires», selon les directives CFF. Réaction très rapide de la direction RP (répartition du personnel) Suisse par son chef David Fattebert et le chef de filiale Ouest Markus Stauffer: les CFF refuseront les demandes de congés tant que l'affiche restera en place et que l'ordre de ne plus collaborer persistera, et ce dès le mois d'août. C'est donc la punition collective!

De quoi susciter la surprise et l'incompréhension du côté des mécanos, qui pour la majorité n'avaient rien demandé ni entrepris, même s'ils partagent l'idée de base. Un partenariat social lie les CFF aux syndicats, ce qui implique des discussions sur ce genre de décisions. Chose faite maintenant puisque les membres SEV, soutenus par leur secrétaire syndical Jean-Pierre Etique, ont décidé de réagir via une pétition, signée par une grande quantité de mécanos: 117 signatures récoltées en trois jours!

Celle-ci demandait simplement le retrait immédiat des directives contenues dans l'info des CFF, directives jugées choquantes et arbitraires. Les mécanos, ayant toujours été souples pour leurs horaires, n'ont pas

compris la réaction des CFF et l'ont mal prise.

Retour en arrière

En l'absence de David Fattebert, absence regrettée par la délégation SEV, la discussion avec Markus Stauffer s'est conclue par l'acceptation par les CFF d'envoyer une contre-info. Grâce aux mécaniciens signataires de la pétition, les CFF ont retiré leurs menaces et les personnes s'étant vu refuser des congés pour le mois d'août pouvaient reprendre contact avec le service RP. Retour en arrière donc, avec affichage d'un correctif de la part des CFF, ce qui a été fait deux jours plus tard.

Win-win ?

Et pourtant le problème de base reste. Les mécanos en ont vraiment marre et veulent que ça change. Mais ils en ont marre de quoi? «D'être traités comme du bétail, voire moins bien», annonce tout de suite un mécano au dépôt de Lausanne. «Que les rapports humains aient changé à ce point», ajoute un autre. Les CFF, notamment le chef RP Suisse, parlent sans cesse de collaboration win-win

(gagnant-gagnant). Or, ce n'est pas souvent le cas. «C'est plutôt win-lose», selon les mécanos. Changement d'attitude envers le personnel, satisfaction du personnel en queue de liste des soucis des dirigeants, mépris et, bien sûr, sous-effectif chronique, à la base de bien des problèmes. Le bilan des dernières années n'est pas bon. Les CFF prennent maintenant la balle au bond en mettant toute la faute sur l'affichette d'un syndicat. Or, ce sont eux-mêmes qui sont à l'origine de cette situation catastrophique.

Les mécaniciens de locomotive regrettent d'ailleurs amèrement cette situation et souhaitent pouvoir en discuter, afin d'obtenir un réel win-win. En effet, s'ils obtenaient de la part des CFF une réelle reconnaissance pour leurs prestations et un changement positif d'attitude, ceux-ci pourraient se rendre davantage disponibles et se montrer plus serviables. Des courriels ou appels reçus par ceux-ci dernièrement correspondent plutôt à des ordres et l'obligation de venir travailler durant les jours de congé est, on le comprend

bien, une situation intenable et injuste.

Sous-effectif chronique

Trop peu de mécanos, cela engendre des tours de services de plus en plus pénibles, des remplacements au pied levé, des tours qui se prolongent faute de personnel, etc. «On est toujours à l'extrême limite au niveau légalité», estime un mécanicien. «On jongle avec la loi pour que les trains roulent, c'est une situation qui ne peut durer à long terme», ajoute un autre, «avec du personnel supplémentaire, il y aurait des réserves et tout roulerait beaucoup mieux.» Mais les CFF peinent à comprendre l'urgence et l'importance de ces engagements. Les heures supplémentaires payées en 2008 correspondent à 3000 jours de travail. La situation n'est donc pas nouvelle.

La remise de la pétition aura également permis de mettre ces problèmes sur la table. Les CFF ont transmis le nombre d'aspirants actuel-

lement en formation. Ce sont plus de 80 aspirants qui seront en fonction d'ici au 1^{er} janvier 2012. Sachant que le taux de réussite aux examens est de 90%, on pourra déjà compter sur un bon renfort dans les différentes régions romandes. Mais le SEV n'est cependant pas convaincu que ce nombre soit suffisant pour couvrir les départs à la retraite, les nouveaux besoins liés à l'augmentation constante du trafic ainsi que les départs volontaires.

Les sections LPV romandes ont interpellé le P-OP-ZF Suisse afin qu'une discussion ait lieu tout prochainement sur ces problèmes récurrents chez les mécanos. Le SEV est convaincu que seul un engagement massif de personnel réussira à changer cette situation. Et comme la formation de ce personnel supplémentaire ne pourra se faire du jour au lendemain, le syndicat souhaite que des solutions transitoires soient mises en place.

Henriette Schaffter

LE TON MONTE À GENÈVE

La situation pouvait donc sembler s'être calmée au soir du 21 juillet, mais c'était sans compter sur les nouvelles méthodes des CFF. Tandis que les dirigeants réceptionnaient la pétition SEV, des lettres recommandées étaient déjà aux mains de la Poste, avec ordre de venir travailler durant des jours de congé pour certains mécaniciens de locomotive de Genève. Exemple concret: un mécanicien a reçu une lettre recommandée le 21 juillet, envoyée le 20 juillet, comme quoi il devait aller travailler le 23 juillet, sauf cas de force majeure, le tout signé du même Markus Stauffer! Suite à ces ordres de venir travailler sur les jours de

congé, une séance est convoquée pour le lundi 26 juillet à Genève. Le responsable RP y explique alors que des demandes de dernière minute aux mécaniciens de locomotive ne s'effectuent que pour attribuer le congé à un autre collègue! Les CFF ne seraient responsables de rien. On tait et on cache totalement les problèmes de sous-effectif, de maladie, d'absentéisme, de cours, etc. Résultat des discussions: néant! Jürg Hurni, secrétaire syndical, a demandé dès lors une table ronde d'urgence pour la Suisse romande, qui pourrait avoir lieu durant le mois d'août, en présence de Thomas Brandt, chef P-OP.

Hes

320 km/h entre Berne et Zurich ?

La grande vitesse ferroviaire a des côtés exaltants. Elle rajeunit le rail en offrant des performances de Formule 1 à tout un chacun, performances hautement utiles qui, elles, ne tournent pas bêtement en rond. De plus elle conquiert du trafic... Donc, vive la grande vitesse en pleine croissance sur tous les continents !

Le nouveau président des CFF, Ulrich Gygi, a lancé l'idée de créer une liaison à grande vitesse entre Berne et Zurich à 320 km/h, compatible avec l'horaire cadencé national (une demi-heure entre les deux villes au lieu d'une heure). La démarche a surpris pour deux raisons au moins. Tout d'abord, si on parle de grande vitesse, pourquoi entre Berne et Zurich, villes distantes d'une centaine de kilomètres seulement ? Et secondement, l'idée est lancée au moment même où les CFF ont confirmé leur plus importante commande de matériel roulant, matériel de haute technologie qui doit assurer le trafic sur les grands axes de 2015 à 2045, mais à 200/220 km/h au mieux, compte tenu du réseau actuel légèrement corrigé ici ou là, en fonction de moyens financiers strictement limités par les contraintes du « frein à l'endettement ».

Le choc des idées visionnaires peut être bénéfique. Différents milieux (voir Avenir suisse, certains médias) attaquent régulièrement le « conservatisme » des CFF. La démarche du PDG vise-t-elle à montrer à ces milieux que le problème n'est pas auprès de l'entreprise, mais plutôt du côté de la politique, précisément avec

l'absurdité du frein à l'endettement s'appliquant aux investissements d'avenir ? Dans ce cas, on peut applaudir la démarche. Mais il faut aussi la clarifier et mettre sur la table les nouveaux problèmes posés.

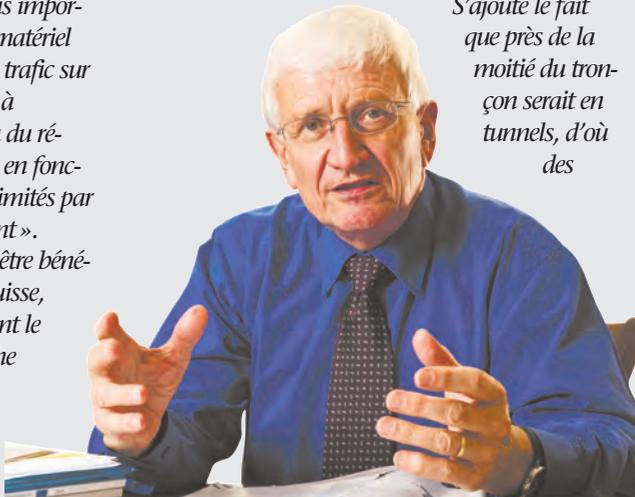
L'idée consiste à prolonger la nouvelle ligne actuelle Berne-Roggwil (BE) au plus court jusqu'à Zurich-Altstetten, dont 34,7 km de tunnels, pour un coût estimé de 2,5 milliards. Ce montant paraît sous-estimé pour un tronçon total de 105 km apte à 320 km/h aux conditions suisses. Mais au-delà de l'infrastructure, les coûts d'exploitation constituent la question principale. Les normes de l'UIC disent que les distances entre les arrêts pour des trains roulant au-delà de 250 km/h ne devraient pas être inférieures à 300 km...

S'ajoute le fait que près de la moitié du tronçon serait en tunnels, d'où des

coûts d'énergie décuplés (selon les lois de la physique, ils progressent à l'air libre selon le carré de la vitesse, raison pour laquelle le concept Swissmetro prévoyait des tunnels sous vide). Et le matériel roulant ? Est-ce l'entier du parc intercity qui devrait être apte à 320 km/h pour être compatible avec le tronçon central Berne-Zurich ou bien seulement quelques dizaines de rames spécialisées dans le trafic entre ces deux villes ? Dans le premier cas, les coûts de l'entier du matériel seraient majorés sensiblement pour rouler sur 10% des grands axes, dans le second, les avantages actuels du système national ferroviaire seraient cassés au profit de la seule liaison Berne-Zurich, ce qui à coup sûr torpillerait le projet devant le peuple. Quant à la dimension internationale, on a beaucoup de peine à voir la contribution qu'apporterait ce tronçon au réseau européen à grande vitesse. Une première étape à un axe Lyon-Munich ? Si c'est le cas, alors il faut le dire, surtout à nos voisins français et allemand, en osant préciser les deux arrêts suisses, au mieux, compatibles avec un tel axe...

Une certitude : la Suisse a besoin de visions, ne serait-ce que pour imaginer un système ferroviaire toujours plus attrayant et efficace, capable d'absorber progressivement un doublement du trafic actuel. Toutes les contributions sont les bienvenues. Leur confrontation avec les contraintes fondamentales sera toujours fructueuse, ne serait-ce que pour éliminer la gangue des illusions.

Michel Béguelin



Des mécaniciens de locomotive Cargo tessinois demandent un dédommagement pour leurs tâches supplémentaires en Italie

Les belles paroles ne suffisent pas

Douze mécaniciens de locomotive CFF Cargo basés à Chiasso doivent travailler également en Italie comme agents de la manœuvre.

Ils demandent que leur travail et les responsabilités supplémentaires qui en découlent soient reconnus financièrement parlant. Leur requête est restée lettre morte, pour l'instant.

Ils avaient remis une pétition à la direction de CFF Cargo le 23 juin dernier, dans laquelle ils demandaient un dédommagement forfaitaire de 3000 francs par année, ainsi qu'une prime de 1000 francs pour la réussite des examens exigés en Italie pour le contrôle des wagons ainsi que la manœuvre. Ces examens doivent être repassés régulièrement, comme ceux qui prévalent pour les mécaniciens de locomotive en Suisse et en Italie. La pétition remise à la direction demandait également des vêtements de travail adéquats, un séchoir ainsi que la garantie d'avoir 125 jours de congé.

La pétition a reçu le soutien total de la section LPV Tessin et du SEV. Le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini rappelle que la majorité des 12 mécaniciens de locomotive ont été engagés en classe 14 à la valeur plancher. L'année passée, ils sont passés en classe 15, mais sans que le salaire ait pu être négocié, comme prévu pourtant dans l'article 93.1 de la CCT Cargo. A noter que la réussite des examens comme mécanicien de locomotive en Italie fait déjà l'objet d'une prime de 1000 francs par Cargo.

FG/Hes



Gender Management: CFF Infrastructure souhaite employer davantage de femmes

Jeunes filles encouragées à choisir un métier technique

Infrastructure participe à «Avanti», un projet pédagogique destiné à encourager les jeunes filles à choisir des métiers traditionnellement masculins.

La direction du groupe a approuvé en mai 2009 cette stratégie de Gender Management (c'est le nom donné aux politiques d'encouragement à l'égalité des chances dans le monde professionnel, au travers de méthodes de management modernes qui prennent en compte les besoins des deux genres, hommes et femmes, réd.). Cette stratégie a pour objectif de faire augmenter la proportion de femmes de 14% à 18% d'ici à 2014. Pour la division Infrastructure, de tels chiffres constituent un véritable défi. Les métiers des domaines techniques, manuels et de la construction sont en effet traditionnellement exercés par des

hommes. Rares sont les femmes qui choisissent une formation dans ces domaines. Les ressources humaines d'Infrastructure (I-HR) souhaitent intervenir au moment du choix de l'orientation professionnelle, afin d'encourager les filles à choisir des métiers dans lesquels on les retrouve peu.

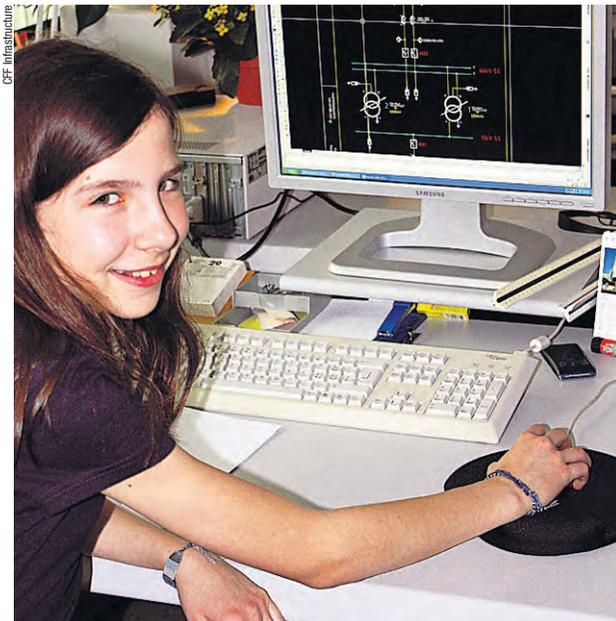
Des clichés à dépasser

Le choix de l'orientation professionnelle est toujours très marqué par les clichés sur les rôles des hommes et des femmes. C'est pour cette raison que le canton de Berne a mis en place le projet pédagogique «Avanti». Ce programme offre aux enseignants et à leurs élèves un séminaire de préparation au choix de l'orientation professionnelle. Avanti s'articule autour d'un stage de découverte de trois jours, à effectuer auprès de personnes ayant suivi une formation atypique, à l'encontre des clichés habituels sur le genre ou bien

auprès d'un père de famille ayant fait le choix de travailler à temps partiel pour concilier carrière et vie de famille.

A la demande de l'école moyenne supérieure de Bremgarten, le secteur d'activité Energie, télécom et installations électriques a accueilli l'étudiante Nicole Schöni pour un stage de découverte. Pendant trois jours, la jeune Nicole a accompagné l'apprentie Ramona von Känel pour se faire une idée plus précise du métier d'électricien-planificateur: «Dans ce métier, ce qui m'attire par-dessus tout, c'est la possibilité de travailler avec le logiciel de dessin technique CAD. Il permet de concevoir soi-même ses plans et de les retoucher.»

Nicole Schöni trouve toutefois un peu dommage que la plus grande partie du travail soit accomplie devant l'écran d'un ordinateur. Cependant, elle affirme maintenant qu'une carrière dans le domaine technique pourrait tenter.



Nicole Schöni a découvert le métier d'électricien-planificateur à Infrastructure: «Maintenant, je peux tout à fait m'imaginer choisir un métier technique.»

Les ressources humaines d'Infrastructure restent impliquées dans le projet pédagogique Avanti et offrent des places de stage avec l'accord des différents

secteurs d'activité.

Gina Ludi, déléguée au Gender Management aux CFF, gina.ludi@sbb.ch

reprise de «Infralinside» 5/2010

Premiers diplômés chez les mécatroniciens en remontées mécaniques

16 jeunes ont obtenu ce nouveau diplôme

Quatre ans après l'ouverture du centre de formation à Meiringen, les premiers apprentis ont reçu leur diplôme de mécatronicien en remontées mécaniques.

Les mécatroniciens de remontées mécaniques sont formés à effectuer les tâches nombreuses et complexes d'une exploitation de remontées mécaniques. Ce qui nécessite des connaissances aussi bien dans les domaines techniques comme l'entretien que des compétences organisationnelles. Au-delà, la formation porte aussi sur l'attitude correcte à avoir avec la clientèle.

Depuis une époque récente, les entreprises de remontées mécaniques de Suisse misent de façon accrue sur une bonne formation de

leurs collaborateurs. C'est une des raisons qui a amené la Fédération des remontées mécaniques suisses (SBS) à mettre en service son propre centre de formation à Meiringen.

Les 16 premiers mécatroniciens en remontées mécaniques ont reçu leur certificat de fin de formation le 7 juillet. Les professionnels de la branche ayant obtenu ce diplôme venaient de pratiquement toutes les régions de Suisse.

Hans Höhener, président des remontées mécaniques suisses (SBS) souligne la signification de cette formation lors de la remise des diplômes. «Nous devons être fiers des professionnels formés selon nos critères d'exigences, afin qu'ils puissent trouver des places de travail comme spécialistes qualifiés dans les entreprises de remontées mécaniques.»

Le directeur Peter Vollmer

souligne que le succès des remontées mécaniques, qui sont un des moyens de transports les plus sûrs, est aussi attribuable à l'engagement dans la branche de travailleurs bien formés à tous les niveaux: «C'est seulement

avec les professionnels les mieux formés que l'on peut conserver un label de sécurité élevé.» Peter Habegger, chef expert bernois, met en évidence la qualité de cette formation orientée métier et souligne par ailleurs la signi-

fication du centre de formation pour le canton de Berne, où le tourisme représente une des branches économiques essentielles.

SBS/hk



Les premiers apprentis ont reçu leur certificat en altitude et au grand air, à Oberhalb Hasliberg.



» Le canton a voulu dicter le rythme d'avancée du projet. «

Patrick Vianin, directeur de Transrun SA

Le projet Transrun devrait voir le jour en 2020. Une SA vient d'être créée dans ce but

Le PPP n'est pas la solution

Patrick Vianin est le tout nouveau directeur de Transrun SA, société qui a vu le jour le 28 juin 2010 et qui a pour objectif la création du Transrun, ligne ferroviaire rapide entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.

contact.sev: **Vous êtes désormais le directeur de Transrun SA. Vous travaillez actuellement dans les bureaux de l'administration cantonale. Un déménagement est-il prévu ?**

Patrick Vianin : Oui, nous cherchons des locaux pour la nouvelle société, puisque nous sommes actuellement dans les locaux de l'Office cantonal des transports. Nous aimerions nous rap-

procher de la gare et augmenter ainsi notre visibilité.

Le Transrun souffre en effet d'un déficit d'image dans le canton, n'est-ce pas ?

Oui, tout à fait. Les Neuchâtelois manquent d'informations sur ce projet et ses enjeux. Nous allons essayer d'améliorer la communication et ce, dès septembre, lors du 150^e anniversaire de la ligne du Pied du Jura.

Quels sont les objectifs du Transrun ?

Améliorer le temps de parcours entre le haut et le bas du canton, qui passerait des 30 à 40 minutes actuelles à 13 minutes, et rendre ainsi le train plus attractif pour les navetteurs, qui mettent 15 à 20 minutes entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel en voiture, sur une autoroute proche de la saturation. De plus, le Transrun améliorera le fonctionnement de l'Etat et des institutions cantonales.

On parle d'une cadence au quart d'heure. Est-ce correct ?

Oui, on sait maintenant que c'est techniquement possible.

» Le Transrun améliorera le fonctionnement de l'Etat et des institutions cantonales. «

Qui l'utilisera ?

Les navetteurs bien sûr. Et ceux-ci pourraient devenir

bien plus nombreux. En effet, La Chaux-de-Fonds ne serait plus qu'à 55 minutes

» Le système PPP ne s'avère pas adéquat pour le Transrun selon les études menées. «

de Lausanne, ce qui est un temps de parcours acceptable. L'intégration du Transrun dans le réseau CFF est très importante. La ligne du Pied du Jura est déjà proche de la saturation, mais on pourra tout de même y faire rouler de nouveaux trains. Un train par heure pourrait donc continuer sa route jusqu'à Lausanne. Les Montagnes neuchâteloises, le Vallon de St-Imier et les Franches-Montagnes seraient désenclavés. Et pourraient attirer de nouveaux habitants travaillant dans le très coûteux

Pourquoi avoir créé une société séparée et ne pas avoir laissé la conduite de ce projet aux CFF, comme cela s'est fait par exemple pour le CEVA ?

Les CFF manquent d'ingénieurs et ont d'autres projets prioritaires. Le canton a voulu dicter le rythme d'avancée du projet. Et en créant une société hors administration cantonale,

nous bénéficions de plus de souplesse. De plus, le Conseil d'admini-

stration pourra être composé de spécialistes dont les compétences seront pré-

cieuses. Ce n'aurait pas forcément pu être le cas dans le cadre public.

Les CFF sont-ils partie prenante dans cette société ?

Non, pas pour l'instant.



Le Transrun devrait changer le comportement des Neuchâtelois en matière de transports publics, puisque le trajet entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel sera plus rapide en train qu'en voiture.

L'unique actionnaire actuel est l'Etat. Les CFF entreront peut-être par la suite.

En quoi la création de Transrun SA est-elle une première suisse ?

Aucun canton n'avait jamais créé une société visant

à mettre sur pied un tel projet dans le domaine des transports et à assurer la levée de financement. Outre-Sarine, on y réfléchit. Alp-Transit SA, qui envisage actuellement de prolonger son activité, est un exemple dont nous nous sommes inspirés, mais cette société n'est pas chargée de la levée du financement. Ce type de société permet d'aider les CFF à réaliser certains projets de grande envergure plus rapidement.

Quels sont les fonds déjà trouvés et où va-t-on chercher l'argent manquant ?

La Confédération devrait prendre à charge une partie mais rien n'est encore décidé clairement. Le canton a pensé tout d'abord financer sa part via un partenariat public-privé (PPP). Mais ce système ne s'avère pas adéquat pour le Transrun selon les études menées, et qui ont été suivies de près par l'Office fédéral des transports et l'Administration fédérale des finances comme pilote pour le financement des projets de transports publics. Ce qui a fortement réjoui la gauche!

Le PPP n'est économiquement pas le meilleur système. On a meilleur temps d'emprunter l'argent. La force d'un PPP, c'est surtout dans l'exploitation. Dans le projet Transrun, c'est la construction qui représente largement la plus grande part du contrat. Cette expérience neuchâte-

BIO

Patrick Vianin est valaisan et ingénieur civil de formation, diplômé EPFL. Il a travaillé durant 15 ans aux CFF, notamment comme responsable de cinq succursales à « Disponibilité et sécurité », puis comme chef de la filiale « Management des Projets » pour la Suisse occidentale (Romandie et Haut-Valais), où il s'est entre autres occupé du CEVA et d'autres grands projets des CFF. Il se souvient notamment du dossier de la Béroche et de l'initiative lancée contre la création de ce tunnel, qui entrerait dans le cadre de Rail 2000, au début de sa carrière. Il avait dû se battre pour ce projet et est donc tout à fait prêt à « remplir » pour le Transrun. Après avoir quitté les CFF et profité d'une période sabbatique, il a été engagé par le canton de Neuchâtel et est devenu « Monsieur Transrun » dès avril 2009. Depuis début juillet 2010, il est directeur de Transrun SA.

INTERVIEW



Patrick Vianin est le tout nouveau directeur de Transrun SA.

loise dégonfle les espoirs de ceux qui voyaient le PPP financer des infrastructures ferroviaires intégrées dans un réseau.

On va chercher cet argent où alors ?

La société Transrun SA empruntera avec la garantie du canton. Le Grand Conseil

«Aucun canton n'a jamais créé une société visant à mettre sur pied un tel projet et à assurer la levée de financement. C'est une première suisse.»

se prononcera en 2012 seulement. Un référendum pourrait alors suivre et risque de ralentir le processus. On se demande actuellement s'il ne serait pas

mieux de provoquer ce vote plus vite. Et quelque part, il est important que le peuple ait son mot à dire pour un projet si important pour son avenir.

Quel est le rôle exact des CFF ?

Nous avons une très bonne collaboration avec les CFF, ceux-ci ayant tout intérêt à

voir ce projet se concrétiser puisqu'ils devraient sinon remettre de l'argent sur la ligne existante, vétuste et peu performante. Ils pourraient faire partie des ac-

tionnaires de la société à l'avenir. Rien n'est encore concrétisé.

Des gares vont disparaître. Certaines régions seront donc prétéritées ?

Oui, certaines gares disparaîtront, mais d'autres verront le jour. Un réseau de bus desservira les villages qui perdent leur gare.

Que va devenir la société Transrun SA après 2020 ?

Lorsque la construction sera terminée et l'exploitation attribuée, la société sera dissoute.

*Propos recueillis par
Henriette Schaffter*

RUN OU TRANSRUN ?

- **Le RUN est la stratégie globale de développement du canton de Neuchâtel.**

Les communes urbaines sont mises en réseau afin d'atteindre la taille critique de 120 000 habitants, qui permet de faire partie du groupe des villes où se trouvent les principaux moteurs du développement et d'articuler une politique d'agglomération. La stratégie est une réponse à la menace d'isolement et de marginalisation du canton dans le contexte helvétique et européen et, sur le plan intérieur, à la stérile opposition entre le Haut et le Bas du canton.

Le projet d'agglomération RUN prévoit de nombreux aménagements, entre des parkings d'échange (P+R) et un concept de transports publics qui permettra de relier toutes les régions du canton.

- **Le Transrun, c'est un des projets du RUN et même son projet phare.**

C'est la liaison ferroviaire rapide entre les Montagnes et le Littoral, qui ramènera le temps de transport entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel à 13 minutes.



« Les prévisions sur l'augmentation du trafic ont jusqu'à maintenant été à chaque fois dépassées. »

Hans Werder, secrétaire général du DETEC, à la réunion SEV organisée lors de la session parlementaire

Etat de la planification ferroviaire en Suisse

De Rail 2000 à Rail 2030

La Suisse est le pays ferroviaire numéro 1 et veut le rester. De vives discussions se déroulent en ce moment concernant la voie à suivre pour l'avenir. Elles portent en premier lieu sur le financement, mais aussi sur d'autres questions fondamentales.

Le 15 octobre, sauf nouveau contretemps d'ici là, le tunnel de base du Gothard sera percé. C'est ainsi le plus long tunnel du monde qui aura été creusé et dans 7 ans environ, il sera ouvert au trafic. Cet événement est tellement significatif que Moritz Leuenberger a même fixé son retrait du Conseil fédéral en fonction de cette date.

Il s'agit cependant seulement d'un but intermédiaire, car le développement rapide du réseau ferroviaire suisse n'est pas encore terminé. Bien au contraire : la liste des idées, des projets et des

vœux des chemins de fer, cantons et régions est presque sans fin. Plus longue, dans tous les cas, que l'argent qu'il y aura à disposition pour cela, même avec une interprétation plus généreuse du financement futur.

50 ans de boom routier

Cette situation est le signe net d'un retour de balancier. Jusqu'en 1960, le train était le moyen de transport principal incontesté en Suisse. Les constructions imposantes des cent ans écoulés sont l'expression de l'euphorie et de l'énergie créatrice unique d'alors. Cependant, il s'en est

suivi une grande période de construction routière. La loi nationale sur les routes, entrée en vigueur en juin 1960, a posé les bases d'un gigantesque boom routier. Le balancier était à l'opposé. Durant des dizaines d'années, le développement des routes a eu la priorité sur celui du rail. Cependant, le collapsus du trafic individuel n'a pas tardé à se dessiner et à la différence des pays environnants, la Suisse a recommencé très tôt à développer des projets ferroviaires. Ce n'est que durant une brève période qu'on a suivi les idées de nos voisins en matière de transports,

avec également moins de trajets à grande vitesse. Le projet des nouvelles transversales principales a échoué non seulement en raison des coûts, mais aussi en raison du fait qu'elles étaient orientées exclusivement en faveur des centres. Il en a rapidement résulté l'idée de base qui existe aujourd'hui en pratique : un réseau global du trafic voyageurs qui raccourcit les distances et qui est aussi valable que le réseau routier, une sorte de RER suisse en somme.

Et ensuite ?

La politique ferroviaire de la

Suisse se trouve actuellement une nouvelle fois à un tournant. Sous le nom de « Rail 2030 », le prochain pas doit être planifié. Le Conseil fédéral parle de deux variantes : pour 12 milliards de francs huit projets essentiels d'infrastructures peuvent être réalisés, qui mènent de plus à l'amélioration de l'offre pour le trafic voyageurs sur l'axe est-ouest et qui ferait augmenter la productivité du trafic marchandises à l'intérieur du pays. Avec 9 milliards supplémentaires, on pourrait en outre avoir l'amélioration de l'offre dans le trafic régional et le trafic d'ag-

NOTIONS ET DÉFINITIONS

Fonds FTP

Le fonds de financement des transports publics a été doté de 31,4 milliards de francs avec la résolution sur le ZEB (développement futur des infrastructures ferroviaires). A côté des NLFA, Rail 2000 et le ZEB seront financés par ce fonds, tout comme les connexions de la Suisse avec le réseau à grande vitesse de l'étranger ainsi que la protection contre le bruit le long des voies. Le FTP est alimenté par la redevance sur le trafic des poids lourds liés aux prestations (RPLP), la TVA et l'impôt sur les huiles minérales pour le cofinancement des NLFA. Afin de couvrir les pics d'investissement dans les premières années, la Confédération fait une avance. Celle-ci court jusqu'à la fin du programme

de construction et jusqu'à ce qu'elle soit remboursée, avec les intérêts. Une prolongation du fonds est en discussion pour le financement de Rail 2030.

NLFA

Les nouvelles lignes ferroviaires alpines sont aujourd'hui le point essentiel des grands projets de la Confédération. Les noyaux essentiels sont les deux tunnels de base à travers le Gothard et le Lötschberg. Des constructions supplémentaires sur les voies d'accès (constructions sur les lignes St-Gall-Arth-Goldau, la construction du tunnel de base du Ceneri ainsi que les constructions de voies sur le reste du réseau) doivent être assurées afin que les nouvelles capacités obtenues puissent être

entièrement utilisées. Les coûts sont actuellement estimés à 18 millions de francs.

Rail 2000

Le Conseil fédéral a proposé en 1985 un concept pour la construction ferroviaire, qui contenait la construction de plusieurs nouvelles lignes afin de réaliser le concept de nœuds ferroviaires à une large échelle. En 1987, le peuple a voté Rail 2000. Cependant, il est apparu déjà 4 ans plus tard que les coûts n'allaient plus être contrôlés. Rail 2000 a été découpé en étapes. Le noyau central de la première étape reste la construction du nœud de Zurich. Les tunnels de l'Adler et du Zimmerberg ainsi que la nouvelle ligne Mattstetten-Rothrist avec l'ajout vers

Soleure et Zofingue ont été retirés. Dans l'ensemble, Rail 2000 englobait environ 130 projets individuels.

ZEB (2^e étape de Rail 2000)

Dès 2015, 150 projets supplémentaires environ seront réalisés, afin de mener à bien le concept de nœuds ferroviaires de Rail 2000. Les investissements déjà effectués ont été complétés avec un grand nombre de petits et moyens projets qui mènent à des temps de voyage abrégés, de meilleures liaisons et une offre plus dense. Pour le trafic marchandises, ZEB rend possible une accélération et un développement des capacités nécessaire pour le trafic de transit sur l'axe nord-sud. Les coûts de 5,2 milliards ont été accordés par le Parlement

en 2009, sans qu'un référendum ne soit lancé.

Rail 2030

La prochaine étape de construction est actuellement en préparation. L'Office fédéral des transports et les CFF ont proposé deux variantes, qui coûteraient 12, respectivement 21 milliards de francs et qui permettraient à nouveau des liaisons plus rapides et plus fréquentes dans le concept de nœud ferroviaire. Un poids particulier est aussi mis sur une augmentation du nombre de places dans les trains. Au printemps 2011, le Conseil fédéral va transmettre son message lié à la consultation. Actuellement, les groupes de travail étudient les possibilités de financement du projet.

pmo/hk

DOSSIER



Marius Fontana/Ex-Press

Ciel bleu et nuages se mêlent à l'horizon du système ferroviaire suisse.

glomération et construire le trajet du Gothard pour le transport de containers de 4 mètres de haut.

Avec ces deux variantes, il reste aussi une liste de pas moins de 15 projets d'infrastructures, qui bien que souhaitables, ne sont pas classés dans les projets finançables. Le métro de Lucerne en fait partie par exemple, ainsi que le tunnel du Wisenberg, les aménagements entre Bellinzona et Locarno et ceux du lac Léman (voir page 10).

Concept de nœuds ferroviaires

Les trajets doivent être construits d'ici à 2030 environ, comme le nom l'indique. Entre Rail 2000 et Rail 2030, il y a une étape intermédiaire avec le nom particulier de «développement futur des infrastructures ferroviaires», ZEB, qui à l'origine était décrite comme la seconde étape de Rail 2000, mais dont la concrétisation est mainte-

nant prévue dès 2015 seulement. Pour 5 milliards de francs, il y aura une accélération sur l'axe est-ouest, avec environ un quart d'heure de moins sur le voyage Lausanne-Berne et Bienne-Zurich, où il y aura de nouveaux nœuds ferroviaires.

Depuis 1980, la construction ferroviaire en Suisse est orientée selon le principe de l'horaire cadencé, avec des départs toutes les heures ou toutes les 30 minutes selon les cas dans les gares principales. C'est pourquoi les temps de trajets entre ces nœuds ferroviaires doivent être par la force des choses légèrement inférieurs à une heure ou une demi-heure. C'est ce principe qui dirige le développement du réseau de Rail 2000.

Tempo au lieu de réseau

Une querelle d'experts a cependant éclaté: l'Office fédéral des transports et les CFF

misent officiellement sur Rail 2030 pour apporter des améliorations ponctuelles, afin d'affiner ce concept de réseau et sur des trains plus grands et plus rapides pour augmenter l'offre de places. Le président du Conseil d'administration des CFF Ulrich Gygi et différents spécialistes du trafic des hautes écoles s'expriment au contraire en faveur de la construction d'un nouveau trajet à grande vitesse entre Berne et Zurich, avec selon l'origine des experts un prolongement en Suisse romande ou bien une bifurcation vers Bâle.

Tous décrivent cependant leurs idées comme n'étant pas une concurrence, mais un complément des lignes directrices officielles suivies jusqu'ici. Cependant cela apparaît vraiment comme une hypocrisie, vu le fait que la variante officielle de 2030 elle-même n'est jusqu'ici pas financée. La question de sa-

voir s'il est vraiment utile d'avoir des temps de trajets plus courts dans un petit

pays comme la Suisse n'est toutefois pas discutée.

Peter Moor/hk

D'OÙ VIENT L'ARGENT ?

Les grands projets en cours coûtent au total 31,4 milliards de francs et sont financés par le fonds FTP. Etant donné qu'il y a moins de rentrées d'argent que de dépenses, la Confédération permet le versement d'un acompte. Les recettes proviennent principalement de la RPLP, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Les deux tiers de l'argent perçu sur les camions sont destinés aux grands projets ferroviaires (le dernier tiers provient des cantons). Environ les deux tiers de l'ensemble des coûts sont ainsi couverts, soit 20 milliards de francs. Environ 5 milliards de francs sont apportés par un prélèvement sur la TVA: 0,1% du taux actuel de

7,6% va actuellement au fonds FTP. Le dernier contributeur de ce fonds est l'impôt sur les huiles minérales, c'est-à-dire surtout les automobilistes. Un tiers du coût des NLFA est payé par cet impôt. Cela représente également environ 5 millions de francs sur l'ensemble des coûts des NLFA, de 20 milliards tout juste.

A côté de cela, il existe un fonds supplémentaire, qui finance les projets ferroviaires: le fonds d'infrastructure apporte de l'argent pour les constructions du trafic d'agglomérations. Il finance avant tout la construction des routes. Il est aussi alimenté par l'impôt sur les huiles minérales et la vignette autoroutière.

pmo/hk

Les projets essentiels du ZEB et de Rail 2030

ZEB

Rail 2030, variante à 12 mia

Rail 2030, variante à 21 mia

Rail 2030, 2^e priorité

PROJETS EN SUISSE ROMANDE, DANS LE MITTELLAND ET LA RÉGION BÂLOISE

Nœud ferroviaire 00/30: Lausanne, Bienne, Interlaken
 Nœud ferroviaire 00: Delémont et Viège
 Diminution des temps d'un quart d'heure entre: Lausanne et Berne, Bienne et Zurich, Lausanne et Viège
 Diminutions supplémentaires des temps de trajet entre Genève et Lausanne, Berne et Interlaken, Lausanne et Bâle, etc.
 Trains supplémentaires chaque heure entre Bienne et Zurich, Berne et Zurich
 Trains supplémentaires plus rapides toutes les heures entre Lausanne et Berne
 Découplage de la cadence à la demi-heure Bienne-Yverdon (-Lausanne/Genève)
 Trafic marchandises: 20 sillons supplémentaires par jour entre la gare de triage de Limmattal et Bâle, et entre Limmattal et Olten/ouest de la Suisse
 Accélération du trafic est-ouest
 Trains de 400 mètres à deux étages entre Genève-Lausanne
 Trains supplémentaires dans le Bas-Valais, trains à deux étages
 Trajet Lausanne-Berne en moins d'une heure avec trains à deux étages de 400 mètres au lieu de trains pendulaires
 Accélération du trafic marchandises au pied du Jura
 Trains supplémentaires Berne-Zurich
 Trains supplémentaires dans la région bernoise pour Neuchâtel et Schwarzenburg, plus de places assises pour Bienne
 RER supplémentaires dans l'Ergolz et le Laufental

Région genevoise: augmentation des prestations
 Région lausannoise: augmentation des prestations au nœud ferroviaire de Lausanne et des voies d'accès
 Lausanne-Brigue-Iselle/Domodossola: accélération et augmentation de l'offre
 Lausanne-Bienne-Olten: accélération, augmentation des prestations, révision des voies
 Lausanne-Berne: adaptation des trains pendulaires avec des corrections de lignes partielles et augmentation des prestations
 Bienne-Delémont-Bâle: accélération
 Région bernoise: augmentation des prestations au nœud ferroviaire de Berne
 Thoun-Interlaken: augmentation des prestations, garantie de la qualité des liaisons pour Thoun
 Bâle-Olten: décentralisation Liestal, augmentation des prestations à la gare voyageurs de Bâle
 Région Olten: décentralisation Olten nord/est, augmentation des prestations au nœud ferroviaire d'Olten.
 Olten-Heitersberg-Zurich: 4^e voie Olten-Aarau; 4^e voie Dulliken-Däniken, tunnel d'Eppenbergr, accélération Olten-Zurich pour les trains pendulaires
 Développement des nœuds ferroviaires de Genève et Lausanne
 Travaux pour les trains à deux étages en Valais
 Travaux au nœud ferroviaire de Berne
 Travaux sur la ligne Lausanne-Berne
 Doublement de la ligne Gléresse-Douanne
 Décentralisation Bâle-Est
 Mesures dans le trafic régional et d'agglomération dans les régions de Berne et Bâle
 Réfections des goulets de Morges-Allaman, Gland-Rolle, Lausanne-Yverdon, Berne-Münsingen, Berne-Burgdorf, Bâle-Rheinfelden
 Equipement technique du tunnel de base du Lötschberg
 Réfection du goulet de l'axe de trafic marchandises du Lötschberg
 Tunnel du Wisenberg

PROJETS DANS LA RÉGION DU GOTHARD/ZURICH-LUCERNE

Cadence à la demi-heure le week-end et les jours de pointe entre Zurich et Lugano
 Trafic marchandises:
 40 sillons supplémentaires par jour sur l'axe du Gothard (total: 260)
 Environ 20 sillons supplémentaires par jour sur l'axe de Luino
 Augmentation de la longueur des trains marchandises à 100 mètres sur l'axe de Luino
 Accélération
 Voie supplémentaire Bâle-gare de triage de Limmattal et gare de triage Limmattal-Rotkreuz
 Lucerne: plus de places assises en direction de Hochdorf
 Trains supplémentaires de Zurich en direction de Baden et Dietikon et accélération des convois Zurich-Lucerne-Tessin
 Trains à deux étages au Gothard
 Train supplémentaire Locarno-Lugano

Bâle-Gothard Nord: augmentation de la fréquence des trains Bâle-Brugg-Altendorf/Rynächt, augmentation des prestations
 Bâle-Lucerne
 Gothard Sud-Chiasso
 Augmentation de la fréquence des trains Biasca-Bellinzona-Chiasso
 Bellinzona-Luino: augmentation de la fréquence des trains, développement des stations de croisement
 Bellinzona-Locarno: doublement partiel des voies
 Zoug-Arth-Goldau: augmentation des prestations au nœud ferroviaire Arth-Goldau (Zurich)-Thalwil-Lucerne: double voie Cham-Rotkreuz
 Pas de projets d'infrastructure
 Mesures dans le trafic régional et d'agglomération dans les régions de Lucerne et du Tessin
 Trafic marchandises: hauteur de 4 mètres au Gothard
 Zurich-Zoug: tunnel de base 2 du Zimmerberg
 Réfection du goulet du Rotsee et de celui de Bellinzona-Locarno
 Réfection du goulet sur l'axe de trafic marchandises du Gothard

PROJETS DANS LA RÉGION ZURICH-SUISSE ORIENTALE

Nœud ferroviaire 00/30 à St-Gall, nœud ferroviaire 30 à Sargans
 Nœud ferroviaire 15/45 à Schaffhouse, Romanshorn et Kreuzlingen
 Raccourcissement du système de temps à ¼ d'heure entre les nœuds ferroviaires de Zurich et St-Gall
 Deux trains supplémentaires par heure entre Zurich et St-Gall avec desserte du Fürstentland
 Cadence exacte à la demi-heure entre Schaffhouse et Zurich
 Trafic marchandises: assurance de la capacité
 Temps de trajet Zurich-St-Gall inférieur à une heure avec des trains de 400 mètres à double étage
 Trains supplémentaires Zurich-Winterthur (-Thurgovie)
 RER supplémentaires vers Uster/Bubikon, davantage de places assises en direction de Bülach
 Plus de places assises dans la vallée du Rhin

Région zurichoise: construction voie d'accès Altstetten-Zurich
 Zurich-Winterthur: désenchevêtrement de la région de Dorfmet, y compris l'accroissement des capacités; désenchevêtrement de Hürlistein; accroissement des capacités dans le nœud ferroviaire d'Effretikon, 4^e voie Tössmühle-Winterthur; augmentation des prestations au nœud ferroviaire de Winterthur, augmentation des prestations Bassersdorf-Effretikon-Winterthur
 Winterthur-St-Gall/Toggenburg: accélération, doublement des voies pour le trafic marchandises et développement de la station de croisement du Toggenburg
 Vallée du Rhin: développement des possibilités de croisement
 Vallée de la Thur: accélération et développement des possibilités de croisement
 Neuhausen-Schaffhouse: augmentation des prestations
 Réfection du goulet Zurich-Winterthur
 Mesures pour le trafic régional et le trafic d'agglomération dans les régions de Zurich et St-Gall
 Réfection du goulet Zurich-Coire et Zurich-Uster
 Réfection du goulet pour le trafic marchandises Buchs-Sargans

Sections

Dimanche 29 août ■ VPT Nord vaudois

Valeyres-sous-Montagny dès 11 h

Grillade familiale

Rendez-vous au refuge de Valeyres-sous-Montagny. Apéritif offert, viandes et boissons en vente sur place. Prenez vos services, pain, salades, desserts... Mise des objets trouvés. Sur demande, arrêt possible du train YSC près du refuge. Cordiale bienvenue à toutes et tous.

Pensionnés

Mercredi 18 août ■ PV Biel-Bienne

8 h

Course de la section

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 CHF 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

25 août

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, 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: CHF 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 auprès du président: P. Ackermann, tél. 032 422 48 35 ou du secrétaire: O. Schaub, tél. 032 422 67 76. *Votre comité*

Mardi 31 août ■ PV Fribourg

Chalet des Gros Prarays, sis aux Monts de Marsens

Pique-nique

Vous êtes toutes et tous cordialement invités à participer à cette journée de rencontre. Vous pouvez vous y rendre en voiture privée, avec si possible rendez-vous devant la boucherie à 11 h 55 pour y amener les passagers du bus. Avec le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11 h 08, arrivée à Marsens à 11 h 55. Des voitures seront à disposition dès l'arrêt du bus pour vous amener au chalet. Le retour de Marsens à 16 h 26 ou 17 h 19, arrivée à Fribourg à 17 h 20, resp. 18 h. Lors de votre inscription, prière d'indiquer votre mode de transport. La section a le plaisir de vous offrir la soupe de chalet ainsi que les cafés, pour le reste, chacun apporte son pique-nique. Les boissons seront servies sur place à des prix raisonnables. Ce pique-nique aura lieu par n'importe quel temps. Inscription: au plus tard jusqu'au dimanche 29 août 2010 auprès du vice-président Franz Rohner, tél. 026 493 2015, e-mail: franzrohner@bluewin.ch ou auprès du caissier Francis Lambert, tél. 026 322 21 61, e-mail: francis.lambert@bluewin.ch.

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.

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

mardi 14 septembre de 10 h 15 à 16 h 30 au centre de conférence Unia Egghölzli, Weltpoststrasse 20 à Berne. *SEV*

DÉGÈS

Eliane Bitschin, veuve de Henri, Neuchâtel, décédée le 9 juillet dans sa 86^e année. Membre PV Neuchâtel.

Marcel Collet, contremaître retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 8 juillet dans sa 82^e année. Membre PV Vaud.

Yolanda Egger, Lausanne, décédée le 16 juillet dans sa 90^e année. Membre PV Vaud.

Rudolf Hadorn, assistant technique retraité, Payerne, décédé le 25 juin dans sa 78^e année. Membre PV Vaud.

Otto Niklaus, monteur de voies retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 12 juillet dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.

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

Préresse: 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 19 août.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 12 août à 10h.

■ PV Vaud

La section dans les étoiles

Ainsi pourrait se résumer la sortie de la PV Vaud du 7 juillet :

- 101 étoiles pour les participants heureux de se retrouver sur le quai de départ de la gare de Lausanne;
- 1000 Etoiles, nom bien mérité du restaurant des Marécottes qui nous a servi l'apéro et un délicieux repas arrosé d'excellents crus valaisans;
- de nombreuses étoiles à la Direction des TMR pour l'organisation du transport entre Martigny, les Marécottes et l'hôtel;
- étoiles également à la Société de la télécabine de La Creusaz pour son amabilité et sa disponibilité;

- étoiles enfin aux astres qui ont gratifié cette journée d'un temps superbe.

Ayant passé la main, cette sortie estivale, le jour de l'anniversaire du GO, était très certainement sa dernière organisation. Entre la poire et le café, il a tenu à remercier les participants pour le plaisir qu'il a eu à organiser, depuis plus de dix ans, nos deux sorties annuelles; un duo lui a d'ailleurs exprimé sa reconnaissance et ses vœux en interprétant une chanson canadienne de circonstance.

D'ores et déjà, nous souhaitons plein succès au successeur qui saura, à n'en pas douter, maintenir le flambeau. *Bébert*

■ Commission centrale ZPV

A vos plumes pour le bulletin

La commission centrale ZPV s'est réunie le 24 juin au restaurant Kolping à Olten.

La séance a débuté par une minute de silence en mé-

moire de notre collègue Didier Krebs, décédé récemment.

Ensuite, la discussion a porté sur les affaires actuelles de la sous-fédération. La ZPV sera représentée lors de la rencontre annuelle du personnel des trains par Andreas Menet, président central, ainsi que par Pascal Fiscalini, vice-président. Cette rencontre aura lieu à Oslo, du 20 au 22 septembre.

La sortie de la ZPV cette année aura quant à elle lieu les 4 et 5 octobre prochain. Le comité d'organisation est composé de Thomas Walter, président de la section Romanshorn ainsi que de notre secrétaire centrale Janine Truttmann. Les détails ne sont pas encore connus.

Le délai de remise des textes pour le bulletin ZPV (deuxième édition de 2010) est fixé au 1^{er} novembre. Le comité espère que de nombreux textes lui parviendront de tout le comité central. Et pas que ce soient toujours aux mêmes de rédiger des textes pour ce bulletin.

Janine Truttmann

■ SBV Arc jurassien

Assemblée de printemps

L'assemblée de printemps de cette année a eu lieu le 6 mai à Bienne. 22 membres étaient présents.

Comme invités, nous avons pu accueillir Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV et Urs Huber, secrétaire syndical du SEV.

Le procès-verbal de l'assemblée d'automne du 13 no-

vembre 2009 a été accepté. Elisabeth Jacchini a présenté les différents sujets d'actualités de la SBV. Ensuite Urs Huber fit un exposé sur les questions concernant la division CFF Infrastructure.

Jean-Marc Mollard donna un aperçu de la situation des comptes. Sur proposition de la commission de gestion, l'assemblée a accepté les comptes 2009 et a donné dé-

charge au caissier. Marco Helfenfinger a choisi de donner une nou-

velle orientation à sa carrière et quitte son poste de coresponsable, François Vuillaume quitte également la fonction de secrétaire. Les membres ont élu Claude Budry en remplacement de Marco et René Zürcher en remplacement de François.

L'assemblée a été suivie par un repas offert. La prochaine assemblée aura lieu en automne à Delémont.

Le secrétaire, René Zürcher

Appartements de vacances

Grindelwald – Bettmeralp - Samedan



1 semaine Grindelwald

Appartement de 2 pièces pour 2 personnes **dès CHF 544.-**
incl. nettoyage, literie et linges en frotté,
WLAN, l'entrée gratuite au centre sportif

Réservez-vous deux semaines et **vous économisez**
CHF 256.-! (Valable pour la période du 18.9.10 au 17.12.10)

1 semaine Samedan

Appartement de 3 pièces pour 4 personnes **dès CHF 779.-**
incl. nettoyage, literie et linges en frotté,
WLAN

Réservez-vous deux semaines et **vous économisez**
CHF 364.-! (Valable pour la période du 18.9.10 au 17.12.10)

1 semaine Bettmeralp

Appartement de 4 pièces pour 6 personnes **dès CHF 873.-**
incl. nettoyage, literie et linges en frotté,
WLAN, lave-vaisselle

Réservez-vous deux semaines et **vous économisez**
CHF 380.-! (Valable pour la période jusque au 17.12.2010)

Chez nous vous payez avec des Cheques REKA!

Information / Réservation (10% SEV-rabais sur le prix de base):
www.fsg-ferien.ch ou par téléphone 031 911 46 88

INFO

Un atelier sur les conditions de travail dans la région Trafic régional Est ainsi que sur les conditions des collaborateurs SMZ s'est déroulé le 2 juillet dernier. Celui-ci résultait d'une initiative du comité ZPV.

Deux groupes ont été formés et différents points qui permettraient d'améliorer les conditions cadres de travail ont été relevés sur des flip charts. Les collaborateurs de ce corps de métier souhaitent ardemment que leur travail soit reconnu et estimé à sa juste valeur.

Les discussions ont surtout porté sur le potentiel d'amélioration ainsi que sur la marche à suivre pour la suite.

Angle droit

Réorganisations et nouvelles directives de travail

Voici un rappel de ce que l'entreprise peut exiger ou non de ses collaborateurs.

L'employeur peut donner des instructions additionnelles sur la manière de faire le travail, ou demander aux employés de faire des heures supplémentaires, mais seulement dans certaines limites.

Ce n'est pas seulement la période des grandes chaleurs et des longues vacances, mais aussi malheureusement celle des réorganisations. L'équipe de protection juridique est régulièrement confrontée à la question suivante: les supérieurs peuvent-ils attribuer de nouvelles tâches sans discussion malgré les descriptions de poste existantes dans les contrats d'embauche?

Avec la signature du contrat de travail, le collaborateur accepte les instructions liées aux besoins de l'employeur. Le principe de base est que le contrat de travail peut être négocié, ceci en particulier en lien avec la rémunération. Durant ces négociations de contrat, on se met cependant uniquement d'accord sur l'essentiel, à savoir le type de travail effectué (par exemple, engagement comme accompagnatrice ou accompagnateur de train), le lieu de travail, des conditions particulières comme le travail du week-end et le travail par roulement, ainsi qu'éventuellement encore la fermeture annuelle de l'entreprise et d'autres spécificités liées au métier (par exemple l'habillement, les outils de travail, etc.). L'employeur a cependant en tout temps la possibilité d'édicter des directives

supplémentaires sur l'accomplissement du travail et le comportement des collaborateurs.

Les employés sont tenus de respecter ces instructions du fait de leur devoir de diligence. Les limites générales du devoir de diligence sont la loyauté et la bonne foi ainsi que le devoir de l'employeur de veiller à la protection de la personnalité des employés. Cela exclut les instructions chicanieuses comme l'attribution d'un travail objectivement secondaire.

Cela dit, jusqu'où peuvent aller vraiment les instructions de l'employeur?

Les travaux habituellement exécutés dans le cadre de l'emploi concerné seront effectués avec soin. Des tâches annexes peuvent encore s'y ajouter. Il est ainsi tout à fait acceptable que les personnes ayant des fonctions administratives rin-

cent elles-mêmes leur tasse à café et maintiennent propre la machine à café du service, ou bien que le mécanicien laisse le poste de conduite propre.

Pas de tâches sans rapport avec le poste

Des travaux n'ayant rien à voir avec le poste réel ne peuvent pas être imposés. C'est précisément ce qui mène à des problèmes dans le domaine administratif. La limite est ici à chercher dans la description du poste. Le ou la comptable peut ainsi tout à fait s'occuper des tâches du domaine des crédits et des débits, mais pas du déroulement des projets de la division technique.

Un volume de travail plus élevé que le pourcentage convenu par contrat est toutefois inacceptable. Cependant, les collaborateurs ont le

devoir de faire des heures supplémentaires en cas de nécessité, et les employeurs ont le devoir d'organiser le travail de telle manière que les heures supplémentaires des travaux qui se présentent ne prennent pas des proportions qui mèneraient à un danger pour la santé.

En résumé, on peut heureusement dire que les collaborateurs n'ont pas à se taire mais dans des cas douteux, il faut chercher la discussion avec les supérieurs. Seul ce qui est vraiment nécessaire pour le fonctionnement satisfaisant de l'entreprise peut être exigé. De plus, de nombreuses choses sont également négociables, avec des répercussions sur le salaire en cas de nécessité.

L'équipe de 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!

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

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

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

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

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



J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.

Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:

Recruté par:

Rue/Numéro:

Nom/Prénom:

NP/Localité:

Adresse:

Tél. (prof.):

Localité:

Tél. (privé):

Tél.:

Date/Signature

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).

Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

Le mécanicien Herbert Friedli nous fait découvrir le mont du Wisenberg

Entre histoire ferroviaire et futur

Le sommet du Wisenberg est beaucoup moins connu que le tunnel du même nom, même si ce dernier n'existe pas encore. Mais la vue est à coup sûr meilleure.

Herbert Friedli est mécanicien et conduit régulièrement sur l'ancienne ligne du Hauenstein, aussi appelée «Läufelfingerl». Cela ne va pas de soi, car cette ligne a été plusieurs fois menacée de fermeture. C'est seulement son intégration dans le RER bâlois qui lui a donné pour la première fois une certaine sécurité pour l'avenir. Jusqu'à la construction du tunnel de base du Hauenstein, le trafic entre Olten et Bâle passait sur cette ligne, qui ne présente pas seulement la particularité du viaduc de Rümli, mais aussi avec la rampe qui fait un demi-tour entre Olten et Trimbach pour gagner de l'altitude.



Un tel aménagement est aujourd'hui rétro: les tunnels s'étendent à l'horizontale et c'est pourquoi la troisième traversée ferroviaire dans la région aura encore moins de dénivellé à surmonter que les trajets actuels dans le Hauenstein, avec la montée sinieuse après Tecknau.

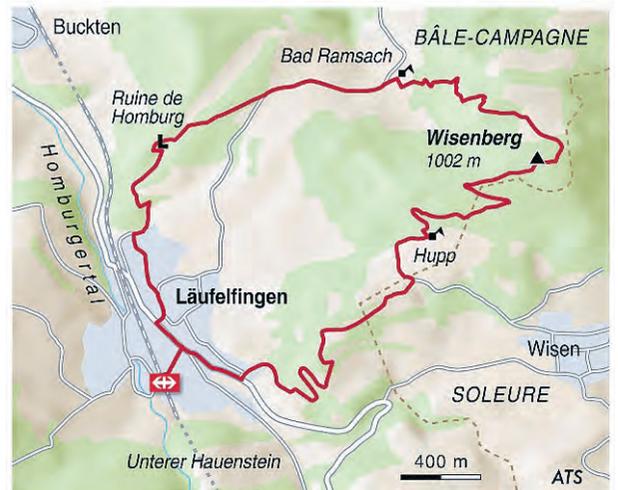
Le Wisenberg mérite aussi l'attention sans tunnel. C'est un des premiers sommets jurassiens de plus de 1000 mètres qu'on aperçoit depuis l'Est. Ce qui veut dire que la promenade a quelques différences d'altitude à offrir. Läufelfingen est la sortie et le lieu d'arrivée, atteignable chaque heure en Olten et Sissach. La gare se trouve directement près du portail du tunnel.

Le chemin mène d'abord à la rue principale sur le bas Hauenstein mais le quitte cependant ensuite rapidement pour commencer à monter. Après le premier cimetière d'animaux, on grimpe de façon ininterrompue. Une pause est possible dans le Hupp. En tant que foyer de la Croix-Bleue, il offre uniquement des boissons non alcoolisées, mais il est aussi tôt dans la journée.

Une vue sur les Alpes et la Forêt-Noire

La montée jusqu'au sommet dure à peine deux heures, et se fait en pleine forêt. Parce que les arbres grandissaient, la tour panoramique a dû être rehaussée il y a quelques années. La plate-forme supérieure est maintenant vraiment réservée uniquement à ceux qui n'ont pas le vertige...

Ceux qui arrivent jusqu'en haut ont ainsi une vue d'ensemble des sommets, mais aussi une vue fantastique en direction de la



Forêt-Noire et de l'Alsace tout comme sur l'ensemble des Alpes.

Maintenant commence sur la montée le circuit de randonnée et à nouveau, on trouve un hôtel sur le trajet et même les bains thermaux de Bad Ramsach. Ils invitent à la baignade et la cuisine n'est pas non plus à dédaigner. On y trouve aussi de la bière fraîche et du vin blanc.

Il reste encore cependant plus de 200 mètres de montée avant. Pour les gens pressés, il y a un chemin direct vers la gare, mais ceux qui en ont le temps et l'intérêt vont toutefois choisir le petit détour qui passe devant la ruine de Homburg, qui passe aussi davantage à travers la forêt.

pmo/hk

PELLET PIOCHE: LES CHANTIERS D'ÉTÉ FONT AUGMENTER LA PRESSION SUR LES HORAIRES



IL Y A 50 ANS

L'économie doit se démocratiser

L'Occident manque d'une doctrine cohérente, supérieure à celle du monde communiste. Cette doctrine que l'Occident recherche à tâtons ne peut reposer que sur une extension de la démocratie politique au domaine économique et industriel. Parallèlement à l'œuvre des partis politiques démocratiques, le dynamisme des organisations syndicales contribue à entraîner les masses ouvrières à une coopération consciente et volontaire au perfectionnement de notre démocratie, telle que nous l'entendons en Occident. En faisant confiance aux travailleurs et à leurs organisations syndicales et démocratiques, l'Occident dispose d'un instrument précieux pour développer le sens des responsabilités de chaque individu.

Le Cheminot, 29 juillet 1960

Première journée commune des commissions jeunes, femmes et migrants du SEV

Le fric, la thune & Co...

Les trois commissions du SEV organisent une journée en trois langues sur le thème de l'argent le 18 septembre, dans l'ancien hôpital de Soleure avec danse et musique. contact.sev a posé quelques questions à Arne Hegland, du comité d'organisation.

contact.sev: Pourquoi les commissions du SEV mènent-elles pour la première fois leur journée annuelle en commun ?

Arne Hegland, secrétaire syndical SEV responsable de la commission des migrations: Nous voulons rapprocher les minorités du SEV et les relier les unes aux autres, afin de les renforcer. Avec une

journée commune, nous pouvons aussi proposer un programme professionnel et culturel plus varié.

Comment en êtes-vous arrivés au thème de l'argent ?

Les relations avec l'argent font partie pour nous du quotidien. Nous allons faire nos courses, avons une feuille de salaire, payons des charges à la caisse de pensions, nous faisons no-

tre budget personnel, etc. Le travail syndical a aussi trait à l'argent, et pas seulement lors des négociations salariales. Nous voulons apporter différents éclairages sur ce sujet quotidien essentiel.

Qui organise l'évènement ?

Les secrétaires syndicaux responsables des commissions, à savoir Barbara Amsler, Jérôme Hayoz et moi, avec l'aide de Beatrice Ben Amara, pour la partie administrative. L'affiche, le flyer et le film d'animation sur Internet ont été réalisés à l'externe. Pour l'évènement lui-même, nous avons besoin de l'aide d'une trentaine de personnes, ce qui permet à chacun de limiter son engagement en temps et de profiter ainsi aussi de l'évènement.

Où en sont les préparatifs ?

Les flyers et les affiches sont imprimés. Pour la restauration, tout est en gros plani-

fié et les ateliers et le programme musical sont établis. Nous voulons allier sérieux et plaisir et avons pour cela engagé quatre groupes. Avec Flurin Caviel, un cabarettiste aux talents multiples, nous avons aussi trouvé quelqu'un qui nous mènera avec humour à travers la soirée. Cependant, l'un des treize conférenciers a dû annuler et doit être remplacé, mais cela peut encore toujours se faire.

Comment avez-vous choisi les groupes musicaux ?

A l'aide d'un brainstorming. Nous voulions un groupe de danse pour une des salles et trois groupes pour l'autre salle, qui puissent convenir à la variété de notre public. Cela dépendait aussi de la disponibilité des groupes pour le 18 septembre.

Est-ce que le nombre de participants est limité ?



Oui, à environ 250. Actuellement ce quota n'est pas encore atteint. Le mieux pour ceux qui veulent participer à cette journée attrayante est de s'annoncer sur le site (voir encadré).

fitier ainsi dès maintenant des différents avantages d'un membre SEV et épargner en premier déjà les coûts de la journée de 350 francs.

Interview: FI/hk

COMMENT S'INSCRIRE ?

Le mieux est d'aller sur www.sev-online.ch. Le programme actuel s'y trouve, avec des détails supplémentaires. La date limite d'inscription est le 31 août. Pour les membres, l'entrée est gratuite (sans le repas du soir et les boissons). De plus amples informations peuvent être obtenues auprès du secrétariat central du SEV, téléphone 031 357 57 57. Personne de contact: Beatrice Ben Amara.

Est-ce que tout le monde peut venir ?

Cet évènement est prévu avant tout pour les trois groupes cibles, cependant tous les membres SEV sont les bienvenus et ils peuvent aussi amener des non-membres. Ceux-ci peuvent devenir membres, et pro-

LE PROGRAMME MUSICAL

Quatre groupes musicaux animeront la soirée du 18 septembre à Soleure:

Le groupe italien **Tanzband « I Punto e Virgola »**, musiques des années 1960 à 1980, sons latinos, danses de groupe, etc. www.ipuntoevirgola.ch

Le **X-elle Soul-Jazz**, composé de huit musiciennes professionnelles. www.x-elle.ch

Chica Torpedos Mundart-Mambo-Orchestra, groupe de salsa de neuf musiciens. www.chicatorpedo.ch

Greis, J. J. Flueck & DJ Claud HipHop.

Avec «Eis», le rappeur Grégoire Vuilleumier (32 ans) a produit un des albums de hip-hop les plus connus. Dans les textes de ses chansons, il plaide pour une justice sociale et politique. www.greis.ch

FI/hk

COURRIER DES LECTEURS

■ Avec l'attelage automatique, l'accident du Glacier Express aurait été moins dramatique !

Roulant à vitesse excessive à l'entrée d'un viaduc, trois voitures du Glacier Express, après avoir déraillé, ont rompu leur attelage et deux d'entre elles se sont renversées dans le talus. Ce train ultramoderne est encore équipé d'un système d'attelage qui date du temps des locomotives à vapeur. L'attelage en usage sur le réseau du MGB et des RhB se compose d'un tampon et d'un double tendeur à vis monté sur un palonnier. Ce dispositif fait penser à celui qui permettait d'atteler les chevaux aux diligences du XIX^e siècle, pour le franchissement des

cols alpins ! Au MOB, les trains panoramiques Goldenpass présentent les mêmes similitudes que ceux du Glacier Express. Toutefois l'attelage des wagons se fait à l'aide d'un seul tendeur à vis, plus simple pour le réglage de la tension. En cas de déraillement, il résiste mieux au mouvement de torsion et se décroche moins facilement. La preuve en a été faite lors d'un accident survenu dans la courbe de Fontanivent, en 1990, au-dessus de Montreux. Toutes les voitures du convoi avaient quitté les rails mais les attelages avaient résisté, empêchant ces dernières de se coucher dans le talus. Ce jour-là, on ne dénombra que trois blessés. Délégué syndical du personnel ouvrier des ateliers du MOB à

Chemex, je milite depuis longtemps pour l'introduction de l'attelage automatique sur les chemins de fer qui en sont encore dépourvus. Plus robuste que l'attelage manuel, il améliore également la stabilité des wagons sur les parcours sinueux. Mon activisme a pour but l'amélioration de la sécurité mais aussi le souci de réduire la pénibilité du travail des ouvriers qui effectuent, quotidiennement, les opérations de manœuvre des convois dans les gares. Avant la Deuxième Guerre mondiale, les CFF, propriétaires de la ligne du Brünig, avait introduit l'attelage automatique lors des travaux d'électrification. Dans les années 50, la Confédération s'était mise à investir massivement dans

la rénovation des lignes secondaires. En contrepartie, celle-ci aurait dû imposer l'adoption de l'attelage automatique aux entreprises qui n'en étaient pas dotées. Aujourd'hui, la Confédération se désengage et reporte les charges sur les cantons. Dans un environnement devenu très concurrentiel, les compagnies ferroviaires investissent des moyens conséquents pour leur image entrepreneuriale, certaines d'entre elles n'auront pas les ressources nécessaires pour l'introduction de l'attelage automatique sur leur réseau !

Jean-Claude Cochard
Les Avants, juillet 2010

Ueli Scheurer, cheminot, politicien et homme aux multiples facettes

« C'est le SEV qui m'a politisé »

Rencontre avec Ueli Scheurer dans le hall de l'Hôtel du Gouvernement (Rathaus) de Berne. Ce mécanicien de locomotive est également membre du Grand conseil bernois.

Ueli Scheurer appartient à cette catégorie de personnes dont on peut toujours avoir besoin: quand il s'enthousiasme pour quelque chose, il y reste fidèle et s'engage. C'est pourquoi il a souvent été sollicité pour des postes et a souvent répondu présent. Il est aujourd'hui membre actif dans de nombreuses sociétés. Je rencontre donc un sportif, un politique et un cheminot passionné.

Arrivée sur le tard

Il n'a pas commencé son activité professionnelle aux chemins de fer car il a suivi un apprentissage d'électromécanicien. Son travail au sein d'une entreprise internationale lui a rapidement donné la possibilité de connaître les nouveautés en matière électronique. En tant que spécialiste, il a eu l'occasion de voyager dans le monde entier en s'occupant du service après-vente auprès des clients de son entreprise. Son rêve d'enfant a alors refait tranquillement surface...

Rêve de jeunesse

Il avait en effet choisi son apprentissage en rêvant d'entrer ensuite aux chemins de fer pour devenir mécanicien de locomotive. C'est seulement à l'âge de 42 ans qu'il a fait le pas et est allé travailler aux CFF. Son travail à Bienne, au Trafic Voyageurs, lui plaît: « Nous avons un bon mix de trains régionaux et trains longue distance ».

Le syndicaliste

Scheurer est arrivé tard aux CFF, mais aussi au syndicat: il n'avait auparavant jamais eu le sentiment de devoir se syndiquer. C'est seulement à son entrée aux CFF qu'il se syndique, au SEV. Peu de temps après sa formation, la



Ueli Scheurer aux commandes d'une locomotive à vapeur, fasciné par la technique.

LPV Bienne l'a choisi comme président et l'a envoyé au comité central. « C'est le SEV qui m'a politisé », déclare-t-il aujourd'hui. Il est ensuite logiquement entré au parti socialiste de Lengnau. Il a débuté sa carrière politique au PS directement en tant que président de section! Neuf mois plus tard, il représentait le parti à l'exécutif de son village, où il est resté durant 10 ans.

Le politicien

Il n'y avait alors plus qu'un pas vers la scène politique cantonale. Lors de sa première candidature, Ueli Scheurer a encore dû demander l'autorisation à ses supérieurs. Aujourd'hui le droit de remplir un mandat politique est ancré dans la CCT et il n'y a plus que l'obligation d'informer. Lors des élections de ce printemps, le SEV a envoyé un mot aux membres SEV faisant partie du cercle électoral de Bienne-Seeland afin qu'ils votent pour Ueli Scheurer. Ce dernier s'est réjoui de cette action, et il en a eu un bon écho: « On m'en a beaucoup parlé à Bienne, je crois que ça a apporté quelque chose ». Néanmoins, dans la vie quotidienne, les collègues s'adres-

sent rarement à lui en tant que député: « Le cheminot n'est pas très branché politique » estime Scheurer.

Beaucoup d'honneurs, beaucoup de travail

La CCT ne règlemente pas seulement les droits et les devoirs d'un employé en cas de candidature au législatif de son canton, mais aussi les conditions en cas d'élection: un élu a droit à 15 jours de congés payés pour l'exercice de son mandat. Ce qui dépasse n'est pas payé. Pour un mécanicien de locomotive travaillant avec des horaires irréguliers, ceci n'est pas toujours utile: il arrive que les séances du Grand Conseil tombent durant ses jours de congé et qu'il doive par exemple travailler entre deux semaines de sessions.

D'innombrables hobbies

L'engagement politique et syndical ne laisse que peu de temps pour les loisirs. Il essaie cependant de dégager du temps pour ses « dadas » et est membre de nombreuses sociétés, « mais pas actif partout », indique Scheurer. Il est par exemple membre du Club sportif des cheminots de Bienne: « Je n'ai jamais été vraiment actif et suis resté membre surtout par sympa-

thie... je n'avais simplement pas le temps pour ça », s'excuse-t-il. Il a habité durant 15 ans à Pieterlen, un village voisin et est resté membre du FC Pieterlen. Il a recommencé le football à 55 ans au FC Lengnau et joue aujourd'hui dans l'équipe des vétérans ainsi qu'au club de foot du Grand Conseil! En plus du football, il a toujours aimé la course à pied, d'une part la course d'orientation et d'autre part les longues distances: le Grand Prix de Berne, plus de 10 miles, qu'il termine à chaque fois en moins d'une heure et la course de 100 kilomètres de Bienne. Son record personnel est de 7 heures et demie!

Traction historique

Un autre « dada »: les vieilles locomotives... Il est d'ailleurs une des personnes à l'origine du projet de train à vapeur entre Soleure et Büren. Une voie est destinée aux locomotives à vapeur, selon la demande. Scheurer est co-président de l'association depuis 6 ans. Il a également appris à conduire ce genre de locomotives, car il est fasciné par la technique, même s'il n'est pas « fanatique ». Il a participé au Festival Vapeur d'Interlaken, mais uniquement car il devait y amener une locomotive historique.

C'est cette fascination pour la technique des transports qui l'a amené à accomplir son service militaire chez les chauffeurs. A 58 ans, il a finalement également réalisé son deuxième rêve de jeunesse: voler! Il a réussi la licence de vol à moteur et il va de temps à autre louer un avion à la place d'aviation de Granges, puis monte dans les airs...

Le mari et le père

Malgré ses multiples engagements extérieurs, Ueli Scheurer est également attaché à sa famille: « Ma femme s'était habituée à ce que je sois souvent loin ». Il lui est reconnaissant de l'avoir laissé s'engager à l'extérieur. Il a un garçon et une fille, qui sont aujourd'hui les deux adultes. Il a déjà une petite-fille et se réjouit car il sera à nouveau grand-papa à la fin de cette année! »

pan/Hes

EN BREF

Quelles sont les idées qui te tiennent à cœur pour la législature 2010/2014 ?

Obtenir et maintenir un bon réseau de transports publics. De plus, étant un des rares députés non-universitaires, je me fais la voix des simples travailleurs, en faisant part de leurs soucis et besoins. Cela ne nous aide pas vraiment quand ce sont uniquement des avocats, des agriculteurs et des directeurs qui prennent les décisions concernant nos requêtes. La grande majorité du peuple doit aussi être entendue. En tant que syndicaliste, la sécurité sociale mais aussi le maintien et la création de places de travail sont bien sûr au centre de mes préoccupations.

Texte tiré d'un interview d'Ueli Scheurer dans « Der Lengnauer », journal local.