

Chronique

Yvette Jaggi : « Les deux beaux cadeaux d'adieu de Moritz Leuenberger ».

Page 4



Chambres fédérales

Lors de sa dernière session, le Conseil des Etats a voté une rallonge pour l'infrastructure des ETC, mais pas pour certaines infrastructures CFF de Suisse romande.

Page 9



Rencontre

Eva Koch, une membre SEV qui travaille dans le secteur de l'aviation.

Page 20

Demain, vendredi 15 octobre, le plus long tunnel ferroviaire du monde sera percé de bout en bout

Gothard, voie ouverte

Mais le Tessin ne veut pas être réduit à un corridor de transit.

Le percement du tunnel de base du Gothard a lieu dans un contexte de croissante libéralisation du rail. Depuis le début des travaux, en 1999, de

nombreux changements ont marqué la politique des transports de notre pays. L'Union européenne faisant la part belle à la grande vitesse, le Tessin ne veut pas être réduit à un simple couloir de transit ferroviaire. Le dossier « Gothard », réalisé par nos collè-

gues du secrétariat SEV de Bellinzona, s'interroge également sur les répercussions sur les conditions de travail et sur le trafic marchandises qu'engendrera le tunnel lorsqu'il entrera en activité en 2017.

Pages 10 - 11 - 12



On n'a pas attendu le percement du tunnel pour commencer à installer l'infrastructure ferroviaire.

JOURNÉE ROMANDE DES SECTIONS VPT

Samedi 13 novembre aura lieu à Marly (FR) la journée qui réunira les membres des 22 sections romandes de la sous-fédération VPT. La section TPF Urbain, par le biais de son comité d'organisation présidé par Pierre-Alain Perritaz, met les petits plats dans les grands pour que la journée soit parfaite. Avant le repas dit de la petite bénédiction, une table ronde sur le financement des transports publics réunira diverses personnalités dont le président du PS Christian Levrat. Page 5

Les négociations de la CCT CFF sont entrées dans la phase chaude

Mettre la pression

Dans l'interview qu'il a accordé à *contact.sev*, le vice-président du SEV Manuel Avallone craint que « les CFF veulent à long terme économiser sur les salaires ». En sa qualité de responsable de la délégation syndicale qui négocie le renouvellement de la CCT, il compte sur les membres SEV pour qu'ils signent la pétition « contre la dévalorisation du travail et des bas salaires ». Manuel Avallone a besoin de

cette pression pour faire comprendre aux CFF que c'est une position qui est partagée par l'ensemble du personnel et non pas uniquement par les syndicalistes qui sont assis à la table de négociations. Les syndicats et les CFF se sont engagés à trouver un accord sur le nouveau système salarial d'ici la fin de l'année.

pmo

Interview pages 6 et 7
Pétition sur www.sev-online.ch

EDITO

ANTICIPER

Grâce à l'esprit d'anticipation du peuple suisse, qui avait décidé du financement du tunnel de base du Gothard par le biais de fonds publics, la Suisse peut fêter ces jours-ci un événement digne de tous les superlatifs. Aujourd'hui, en plein débat sur les investissements à effectuer pour développer nos transports publics, le percement du tunnel de base est une source d'espoir. Il prouve que le développement des transports publics bénéficie du soutien du peuple et que des solutions de financement peuvent être trouvées grâce à des efforts communs.

L'assainissement de la Caisse de pensions des CFF qui, pour l'heure, est traité au Conseil des Etats (lire page 2), n'a certes rien à voir avec le tunnel de base du Gothard. Il s'agit plutôt de rattraper des erreurs commises par le passé – un manque d'anticipation de nos autorités fédérales – pour enfin garantir un bon degré de couverture.

Un bon esprit d'anticipation, dans le cadre des actuelles négociations sur le nouveau système salarial, devrait permettre aux CFF de comprendre que pour être compétitifs sur le marché du travail, ils doivent pouvoir continuer à offrir de bonnes prestations.

L'UDC a craint l'esprit d'anticipation du peuple suisse et a coulé la 11^e révision de l'AVS. Sinon, grâce au référendum annoncé, les syndicats et la gauche auraient sans aucun doute remporté un beau succès.

Daniela Lehmann,
coordinatrice SEV

pour la politique des transports

EN VITESSE

SECTION SEV TPG

■ Les bus et trolleybus des Transports publics genevois (TPG) seront équipés dès cet automne de nouvelles vitres antiagressions. Ce dispositif vise à mieux protéger les conducteurs des agressions tout en maintenant le contact avec les usagers des TPG. Cette mesure a été prise sur demande de la section SEV TPG, relayée par une pétition signée par quelque 400 conducteurs.

NOUVEAU
DIRECTEUR
DU GROUPE MOB
GOLDENPASS

■ C'est le Fribourgeois Georges Oberson (49 ans) qui succédera à Richard Kummrow à la tête du groupe MOB GoldenPass. Licencié en économie politique, Georges Oberson est actuellement directeur de Foncia Geco SA Fribourg. Georges Oberson a exercé diverses fonctions au sein de la direction des CFF avant de diriger la compagnie franco-suisse Lyria. Marié, père de deux enfants, Georges Oberson est domicilié à Riaz, commune dont il est le syndic. Son entrée en fonction au MOB GoldenPass aura lieu début mars 2011. Le directeur sortant Richard Kummrow, 63 ans, a pris en mains les rênes de la compagnie en juillet 1999, totalisant ainsi plus de 11 ans de direction.

LOI SUR LA POSTE

■ Les arguments inlassablement répétés par le Syndicat de la Communication ont fini par payer : le Conseil national a renoncé à une libéralisation totale du marché postal. Il reconnaît ainsi que le maintien d'un monopole sur les lettres jusqu'à 50 g est le seul moyen de préserver un service universel de qualité disponible pour toute la population à un prix modéré. Mais la Loi sur la poste traitée au Parlement fédéral n'est pas parfaite pour autant. Le Syndicat de la Communication dispose avec son initiative « Pour une poste forte » d'un excellent moyen d'en corriger les défauts. A suivre.

TUNNELS
DU MORMONT

■ Après 900 jours de travaux, les deux nouveaux tunnels CFF du Mormont, sur la ligne Yverdon-Lausanne, ont été inaugurés lundi 11 octobre. Ils pourront accueillir des trains à deux étages et les conteneurs marchandises de grand gabarit. Les travaux de construction et d'assainissement ont coûté 48,3 millions de francs, indiquent les CFF. Près de 300 ouvriers ont participé au chantier achevé dans les délais et sans accident notable. Pour assurer la migration des crapauds, un « crapauduc » a été construit près des tunnels. Les deux anciens ouvrages, qui remontent à 1855, étaient les plus vieux de Suisse.

Caisse de pensions CFF

Les sénateurs peuvent faire mieux

Le syndicat SEV s'exprime sur la décision de la Commission des finances du Conseil des Etats.

Le Syndicat du personnel des transports SEV salue la décision prise lundi 11 octobre par la Commission des finances du Conseil des Etats selon laquelle la Confédération doit apporter sa contribution à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Mais le SEV insiste sur le fait que, avec les 1,148 milliard de francs annoncés, l'assainissement n'est pas assuré de manière durable. L'assainissement de la Caisse de pensions CFF est un sujet de longue haleine dans la politique suisse. Le problème remonte à 1999 lorsque, dans l'euphorie de la hausse boursière, on a laissé la caisse devenir indépendante sans un refi-

nancement complet. Pour les autres externalisations de caisses de pensions de la Confédération, des solutions adaptées ont été trouvées, solutions qui vont plus loin que celle appliquée aux CFF.

En conséquence, un financement complémentaire s'avère nécessaire depuis des années. La Confédération doit apporter sa contribution car l'entreprise et le personnel sont déjà passés à la caisse depuis longtemps, et ils continuent à payer. Durant les dernières années, les déductions salariales ont augmenté à maintes reprises, et les prestations de la caisse de pensions ont par contre été retardées, voire elles ont diminué.

En décidant de soutenir la proposition du Conseil fédéral de verser un montant de 1,148 milliards de francs, la Commission des finances du Conseil des Etats va dans la

bonne direction. Elle confirme que la Confédération a un rôle à assumer. Mais le président SEV Giorgio Tuti fait remarquer que « pour un refinancement correct (avec une réserve de fluctuation) il faudrait un montant beaucoup plus élevé ». Il ajoute que « cela n'a rien à voir avec un cadeau mais que c'est un droit légitime du personnel des CFF ». Justement maintenant, avec l'actualité liée au tunnel du Gothard, il convient de rappeler que les CFF doivent pouvoir compter plus que jamais sur un personnel hautement qualifié. Une caisse de retraite sûre avec des prestations de qualité est l'un des éléments principaux liés à l'image qu'on se fait d'un employeur attractif. Le SEV va continuer à agir pour que les élus des Chambres fédérales soient bien conscients de cette situation. SEV

Zurich

Une pétition a fait un tabac

Lundi 4 octobre, le SEV et sa sous-fédération ZPV ont remis une pétition à la direction de la Communauté de transports zurichoise ZVV. La pétition, munie de plus de 3000 signatures, demande à la compagnie de revenir sur

leur décision de supprimer l'accompagnement systématique dans les rames du RER zurichois. Décision qui fait perdre le poste de travail à 95 chefs de train. Par ailleurs, le SEV et la ZPV mettent en garde la ZVV contre les dé-

gâts collatéraux d'une telle décision. Le service à la clientèle en prendra un coup et l'insécurité augmentera dans le RER, surtout le soir et les week-ends.

fi/AC

UNE PAGE SOMBRE DE LA SECTION
SYNDICALE SEV TL SE TOURNE ENFIN

Deux ex-caissiers de notre ancienne section syndicale exploitation répondent de leurs actes devant la justice. Les actes délictueux commis par deux des accusés, le troisième étant décédé, ont été sanctionnés par la Cour correctionnelle de Lausanne.

Le premier a été condamné à 180 jours-amende avec un sursis pendant 3 ans. Tandis que le second a également écopé d'une peine de 180 jours-amende avec un sursis dont le délai d'épreuve a été fixé à 2 ans.

Ces jugements nous permettent de tourner la page bien sombre d'une période particulièrement trouble pour notre section syndicale (2001-2006). Le tribunal a reconnu le caractère particulièrement peu reluisant des actes commis par les ex-caissiers qui ont puisé sans vergogne dans la caisse et qui se sont, par conséquent, indûment appropriés de l'argent provenant de leurs collègues de travail. Depuis 2006, nous avons renforcé les contrôles par la venue régulière d'un comptable de notre centrale de Berne qui vérifie la bonne tenue de notre comptabilité. Lausanne, le 28 septembre 2010, le comité de section SEV tl



Remise de la pétition le lundi 4 octobre. Les 3000 signatures ont été récoltées en peu de jours.

CGN

Le Grand Conseil vaudois se mouille

A l'unanimité, les députés du législatif cantonal vaudois ont demandé à leur gouvernement de ne pas scinder la CGN en deux entités.

Une quinzaine de membres de la section VPT Lac Léman étaient à la tribune du Grand Conseil mardi 5 octobre. La plupart en uniforme, ils étaient venus suivre les débats sur l'avenir de la CGN.

Le député socialiste Stéphane Montangero, relayé par des députés de tous bords et babords, a une nouvelle fois dit tout le mal qu'il pensait du projet du Conseil d'Etat de séparer la CGN en deux entités : transport et flotte Belle-Epoque. Stéphane Montangero a également plaidé pour que l'on rénove au plus vite le *Vevey* et le chantier naval. Déjà groggy par la pétition lancée par la section VPT Lac Léman qui a récolté plus de 40 000 signatures en moins de deux mois



A la tribune du Grand Conseil vaudois, les marins du SEV – capitaines, matelots et un secrétaire syndical – suivent les débats.

et par les nombreuses manifestations de soutien lors des derniers voyages du *Vevey*, le conseiller d'Etat François Marthaler s'est levé du tapis juste avant le gong. Il a promis que l'on ne le prendra ja-

mais plus à vouloir scinder en deux la CGN et que pour remettre à plat tout ce dossier de la navigation sur le Lac Léman il convoquera une table ronde courant novembre en présence de tous les intéres-

sés. A la tribune, les marins du SEV étaient satisfaits, mais en bons vieux loups de mer, ils n'ont pas jubilé. Ils n'ont pas retiré leur préavis de grève. Si d'ici fin novembre le Conseil d'Etat ne s'engage

pas concrètement à revoir sa copie, ils arrêteront les machines. Mardi 5 octobre, le Grand Conseil vaudois leur a donné un sérieux coup de pouce. *Alberto Cherubini*

Nouveau système salarial CFF

L'heure est venue de se bouger!

Dans les quatre coins du pays, le SEV a mis sur pieds des séances d'information sur le nouveau système salarial (Toco) que les CFF aimeraient bien instaurer au sein de l'entreprise. Aperçu de la séance qui a eu lieu à Lausanne.

Mercredi 5 octobre, au Buffet de la Gare de Lausanne, le staff de secrétaires syndicaux romands SEV s'est entretenu avec des collègues qui travaillent aux CFF. Au cœur des discussions, le nouveau système salarial que les CFF veulent introduire au sein de l'entreprise. Ce système suscite, à en juger d'après les réactions des collègues romands venus à Lausanne, des sentiments qui vont de l'incompréhension à la révolte. « Ce

système c'est du chinois, j'y comprends rien », disent la plupart d'entre eux. « Le nouveau système salarial que les CFF veulent nous refiler, fera des perdants auprès des classes salariales les plus basses et des gagnants dans les classes supérieures. Autrement dit, le personnel qui travaille à l'exploitation est perdant » commentent celles et ceux qui se sont intéressés de près au sujet. Tout le monde reconnaît que l'heure est venue de se bouger. OK, commençons par la manière douce, comme le propose le SEV, avec la pétition qui sera déposée le 21 octobre auprès de la direction générale des CFF. Ensuite, si nécessaire, la mobilisation devra se durcir. Lors des discussions qui ont eu lieu le 5 octobre à Lausanne, il est ressorti qu'il est urgent d'informer de manière très claire les collègues des CFF sur les enjeux pernicieux de ce nouveau système salarial. Un nouveau sys-

tème qui, s'il venait à être appliqué sous la forme voulue par la direction des CFF, fera perdre de l'argent à de nombreux employés.

AC

En Suisse romande, deux permanences Toco sont encore prévues: vendredi 15 octobre à Yverdon-les-Bains, salle Login, Rio, de 9 h à 16 h 30; mardi 26 octobre à Delémont, gare, de 9 h 30 à 15 h.

Attention, ce ne sont pas des séances, mais bien des permanences. Des secrétaires syndicaux SEV vous informent de manière individuelle, cela peut durer un quart d'heure ou une demi-heure.

GRÈVES EN FRANCE: LA POPULATION DU CÔTÉ DES SYNDICATS

L'opposition au projet de réforme des retraites se durcit. Mardi 12 octobre, a eu lieu une nouvelle journée de grèves et de manifestations. Le patron de la CGT, Bernard Thibault, a prédit un mouvement « plus puissant encore » que précédemment et qui est « tout sauf un baroud d'honneur ».

Selon un sondage publié par *France-Soir*, une majorité de 53% de Français « font confiance aux syndicats », un chiffre qui progresse « spectaculairement » de 10 points par rapport à une enquête similaire réalisée en juin. Selon ce sondage, la confiance dans les syndicats est particulièrement massive parmi les sympathisants de gauche (71%) et dans l'électorat PS (74%), mais elle ne rencontre l'adhésion que de 25% des sympathisants de droite. D'autres études confirment ce fort soutien populaire : 66% des Français sont favorables à un durcissement des actions et 69% soutiennent les syndicats. Une autre journée de manifestations est prévue pour ce samedi 16 octobre. Les cheminots, traditionnellement en pointe dans ce type de conflit, se sont dits prêts à tenir plusieurs jours à condition que d'autres secteurs, y compris dans le secteur privé, se lancent dans la grève.

AC

Les deux beaux cadeaux d'adieu de Moritz Leuenberger

Moritz Leuenberger quittera le Conseil fédéral à la fin de ce mois, après quinze ans à la tête de l'important Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Dans les dernières semaines de son ministère, il aura remis au pays, en guise de cadeaux de départ, deux ouvrages considérables: un tunnel et un rapport.

Ce vendredi 15 octobre, Moritz Leuenberger présidera donc à la percée principale du tunnel de base du Saint Gothard, dont la construction a commencé à la fin de 1999. Avec ses 57 kilomètres entre Erstfeld (Uri) et Biasca (Tessin), il sera le plus long tunnel ferroviaire du monde dès son ouverture en 2017. Superbe performance technique pour une réalisation symbolique. Car le Gothard marque tout à la fois le fort attachement de la Suisse à son massif alpin et château d'eau le plus connu, sa vocation à percer des tunnels sous la montagne, sa volonté d'offrir à l'Europe une possibilité supplémentaire de faciliter le transport par le rail et de réaliser un transfert modal favorable à l'environnement.

Pour célébrer l'événement du 15 octobre, Moritz Leuenberger se voyait déjà entouré par ses collègues des pays voisins. C'était compter



sans l'agenda des ministres européens des transports, qui tiennent le même jour leur réunion quadriennale à Luxembourg. Une transmission vidéo leur permettra de vivre en direct le moment émouvant de la fameuse percée principale et au commissaire européen des transports, l'Estonien Siim Kallas, de transmettre les salutations de l'Union. Il ne devrait pas manquer l'occasion de remercier la Suisse pour services rendus à la cause de la libre-circulation écologiquement raisonnable des passagers et des marchandises à travers les Alpes. A défaut de pouvoir promettre que l'Allemagne et surtout l'Italie feront leur part sans plus tarder. Au reste, la couverture médiatique du spectacle mémorable qui se déroulera 700 mètres sous rochers s'annonce exceptionnelle, à la mesure de l'événement. De quoi consoler Moritz Leuenberger de sa relative solitude lors de la remise de son premier cadeau de départ du DETEC.

Quant à l'autre cadeau, il a été plus discrètement offert le 17 septembre dernier, sous la forme d'un « Rapport du Conseil fédéral sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse ». Un document de 96 pages pas trop tassées, illustrées par des tableaux et graphiques bien choisis, au contenu original, donnant pour la première fois une vue d'ensemble de la situation présente et de l'évolution à venir (d'ici 2030) des six réseaux physiques d'infrastructure intéressants tout le pays: transports (par route, rail, avion), électricité, gaz, télécommunications. En comparaison internationale, l'état actuel de tous ces réseaux peut être qualifié de très satisfaisant, ce qui représente une contribution significative au confort des usagers, au bon fonctionnement de l'économie et, du même coup, au renforcement de la compétitivité de la Suisse.

Ledit rapport, dont la publication fait suite à une large consultation, renoue avec une brève tradition des années 70 du siècle dernier, celle des conceptions globales, qu'il améliore de manière décisive. Simple et concret, le Rapport s'avère directement opérationnel, puisqu'il débouche sur des lignes directrices pour les vingt prochaines années. Madame Leuthard sait donc ce qu'il lui reste à faire!

La question du financement trouve également place dans le rapport, comme elle le fait périodiquement dans le programme des Chambres fédérales. C'est que le développement, la modernisation et l'entretien des réseaux performants dont la Suisse dispose se chiffrent par dizaines de milliards de francs, au total un multiple du coût du tunnel du Gothard et même de la NLFA toute entière, y compris le Lötschberg et ses voies d'accès.

Tous ces investissements, qui facilitent la vie des gens, des entreprises et des collectivités, vont à des réseaux qui eux-mêmes représentent une partie importante du capital productif accumulé dans le pays. On estime la valeur de remplacement des six réseaux nationaux d'infrastructure à environ 450 milliards de francs. Quant à la contribution directe des mêmes réseaux à la création de valeur, elle atteint 28.4 milliards de francs par an, soit la respectable proportion de 6.5% du produit intérieur brut. Le tout lié à l'offre de quelque 200 000 emplois par an, le double si l'on prend en compte les activités qui sont extérieures mais directement liées au secteur des infrastructures. Autant de données économiques relativement inédites qui soulignent l'intérêt du rapport en question, dont on ne saurait trop recommander la lecture au moins partielle, possible sur le site du DETEC à l'adresse directe indiquée ci-dessous.

Yvette Jaggi

<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01743/index.html?lang=fr>

Camions: simplification de la procédure d'autorisation pour les trajets effectués le dimanche ou la nuit

Les contrôles auront toujours lieu

La procédure d'autorisation relative aux trajets effectués le dimanche ou la nuit a été révisée et simplifiée. Ainsi, le transport de certaines marchandises telles que les denrées alimentaires ne nécessitera plus d'autorisation. Le nombre de courses dominicales ou nocturnes n'augmentera pas pour autant, alors que les charges des entreprises et de l'administration seront réduites. Accep-

tées le 1^{er} octobre par le Conseil fédéral, les adaptations de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

En vertu de la modification mentionnée, certains transports soumis jusqu'ici à autorisation pourront désormais être effectués sans cette dernière: il s'agit des trajets urgents et inévitables. Les transporteurs de denrées ali-

mentaires fraîches, de bétail de boucherie, de chevaux de sport ou de fleurs coupées bénéficieront de cette simplification. Au total, c'est près d'un tiers des autorisations de circuler le dimanche ou la nuit qui pourrait ainsi être supprimé, ce qui correspond à quelque 6000 procédures. Les charges administratives et financières supportées par les entreprises de transport seront réduites, tandis que les

tâches des autorités délivrant les autorisations seront allégées.

La modification n'établit pas de nouveaux droits en matière de trajets effectués la nuit ou le dimanche. Les marchandises qui pourront dorénavant être transportées sans autorisation figuraient déjà parmi les exceptions donnant droit à une autorisation spéciale. En outre, elle n'apporte aucun change-

ment en matière de contrôle de la légalité du transport réalisé la nuit ou le dimanche: la police continuera d'examiner la marchandise. C'est la seule façon de vérifier si le chargement est conforme aux indications fournies sur l'autorisation spéciale, un simple contrôle des documents d'autorisation étant insuffisant.

Enfin, la modification n'a pas de conséquences sur les dimensions et les poids autorisés pour les camions. En effet, les transports de poids supérieur à 40 tonnes nécessiteront toujours une autorisation spéciale.

Journée des sections VPT romandes

Une journée à ne pas rater

Samedi 13 novembre aura lieu à Fribourg la Journée des sections VPT romandes. Depuis plusieurs mois le comité d'organisation de la section TPF Urbain s'active pour faire en sorte que cette journée soit une réussite.

Lundi 4 octobre. Le comité d'organisation de la Journée des sections VPT romandes tient sa neuvième séance. Le comité est composé de : Pierre-Alain Perritaz, président ; Jean-Philippe Pisu, secrétaire ; Georges Ballif, Maurice Chassot et Michel Rattaz. Tous conducteurs ou anciens conducteurs de bus aux TPF et membres de la section organisatrice VPT TPF Urbain.

Christian Levrat sera là Pierre-Alain Perritaz passe en revue le déroulement de la journée du 13 novembre. Après les discours, il y aura un grand débat animé par Philippe Huwiler, rédacteur en chef de Radio Fribourg, sur le thème « L'avenir et le financement des transports publics dans le canton de Fribourg ». Participeront à ce débat Georges Godel, conseiller d'Etat ; Christian Castella, président du conseil d'administration des TPF ; Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV et Christian Levrat, président du Parti socialiste suisse. Durant ce débat, il sera inévitablement question du futur RER fribourgeois et de ses incidences sur l'emploi.

Fulvio Pelli aussi ?

Au terme du débat, les participants seront invités à prendre l'apéritif et le repas dit de



Le comité d'organisation travaille depuis plusieurs mois à la réussite de cette journée. De gauche à droite : Jean-Philippe Pisu, secrétaire ; Pierre-Alain Perritaz, président ; Michel Rattaz ; Georges Ballif et Maurice Chassot.

la petite Bénichon (jambon, choucroute, meringues double crème et tutti quanti...). Il y aura une animation musicale et une tombola dont le principal lot sera une poya peinte sur une scie (lire ci-dessous). Les organisateurs ont songé aux moindres détails, les participants à cette journée ne pourront pas être déçus. Cerise sur le gâteau : le

comité d'organisation présentera quatre invités surprise. Sur le sujet le comité reste bouche cousue. Alors certains imaginent que s'il y aura Christian Levrat, peut-être qu'il y aura aussi son inséparable ami Fulvio Pelli...

Rendez-vous à Marly

Cette journée se déroulera à la Salle Polyvalente de Marly.

Les TPF ont mis à disposition des bus réservés aux membres SEV qui feront la navette entre la gare CFF et Marly. Toutes celles et tous ceux qui ne se sont pas encore inscrits à cette journée, qu'ils s'adressent au plus vite à leur président de section. Syndicalisme, politique des transports et amitié seront au menu.

Alberto Cherubini

Georges Ballif, un artiste attachant

Georges Ballif, 65 ans, est membre du comité d'organisation de la Journée des sections romandes VPT. Son rôle est de décorer la Salle Polyvalente de Marly et les tables. Il est également responsable de la tombola. Cet ancien conducteur de bus a peint la magnifique poya sur scie qui sera le lot phare de la tombola. Rencontre avec un homme aux dons multiples et attachant.

Coiffeur, conducteur, sculpteur, peintre et musicien

« J'essaie de rattraper ceux qui veulent quitter le SEV dès qu'ils arrivent à la retraite pour qu'ils restent membres chez nous. Question de soutenir nos collègues actifs. Nous avons tous toujours besoin du syndicat. » Voilà pour la profession de foi syndicale de Georges Ballif, président de l'amicale des retraités de la section VPT TPF

Urbain. Par le passé, il a été membre du comité de sa section et a représenté durant 15 ans ses collègues au sein du conseil d'administration des TPF. « Le moment le plus marquant de mon passage au sein du conseil d'administration ? La fusion entre les TF et les GFM pour créer les TPF. » Georges souligne ses propos d'un mouvement de mâchoire prononcé. Apparemment, cette fusion n'a pas encore été bien digérée...

Fils de cordonnier, Georges Ballif a appris le métier de coiffeur. « A Fribourg j'ai eu deux salons de coiffure. Puis, suite à mon divorce, j'ai tout arrêté et je suis entré aux TPF comme con-

ducteur de bus. » Aujourd'hui Georges, trois fils, vit à Fribourg avec sa seconde épouse Marlies à deux pas du dépôt des bus TPF. Dans son atelier, il sculpte le bois, peint



A ses heures Georges Ballif sculpte le bois.

des poyas, maquette des accordéons schwytois (en y insérant un haut-parleur qui diffuse des morceaux enregistrés et joués par lui-même). « Quand je fais le fou avec des copains, je commence à jouer de l'accordéon, et si j'ai envie de boire un verre avec eux, j'arrête de jouer et je mets en branle mon MP3 que j'ai installé dans l'accordéon. » Georges n'a pas appris à jouer de son instrument. Il joue d'oreille. Tout comme il n'a pas appris à peindre des poyas et à sculpter le bois. « Je n'ai ja-

mais pris de cours. Mon père était un sacré bricoleur. J'ai beaucoup appris de lui. J'observe comment travaillent les autres. » Cet artiste autodidacte vend ses œuvres dans les marchés artisanaux fribourgeois. Ses travaux sur bois et ses splendides poyas s'arrachent. Mais Georges Ballif garde la tête froide. « Je fais avant tout ces travaux par plaisir. Si j'ai envie de rien faire, je ne fais rien. Mais si je me mets à l'ouvrage, rien ne m'arrête ! » Comme dirait son épouse Marlies : « ça c'est Georges ! »

AC



Georges Ballif avec la poya peinte sur la lame d'une scie. Une œuvre originale et magnifique qui sera le premier prix de la tombola de la Journée des sections VPT romandes.



» Les CFF font face à de grands défis. Ils ont besoin de personnel motivé. «

Manuel Avallone, vice-président SEV

Manuel Avallone, chef de file de la délégation syndicale de négociations, sur l'état de la prochaine CCT

« Non à une baisse des salaires »

Deux mois avant la conclusion des négociations, de nombreuses questions au sujet du nouveau système salarial attendent encore une réponse. Pour le SEV, il est inacceptable que la nouvelle courbe salariale débute plus bas.

contact.sev: Nous sommes à mi-octobre, les négociations sur l'amélioration de la CCT ont commencé au printemps, il reste deux séances. Quel est l'état de la situation ?

Manuel Avallone: Nous n'avancions pas vraiment ! Il y a deux points essentiels sur lesquels nous ne parvenons pas à nous mettre d'accord : d'une part c'est l'évolution des salaires, d'autre part c'est la valeur du travail. Il s'agit de définir quelle valeur le travail doit avoir dans le nouveau système.

Est-ce que la valeur du travail est variable ?

Oui, et c'est le boulot essentiel de chaque syndicat de négocier la valeur du travail avec les employeurs. Les CFF prévoient actuellement de dévaloriser les échelons de fonction du bas de l'échelle, donc d'attribuer moins de valeur au travail que jusqu'ici. Pour le haut de l'échelle, le potentiel doit au contraire être augmenté, le travail se verra donc accordé une plus grande valeur. Voici pour le principe ; ce qui se passera lorsqu'il s'agira de faire passer quelqu'un d'un échelon de fonction actuel dans un des futurs niveaux d'exigence est une autre histoire. Lors de ces passages, il y aura d'autres décalages, tant pour les bas salaires que pour les salaires élevés. Mais il est évident que les CFF veulent, à moyen et long terme, économiser sur les salaires.

L'écart entre les bas et les

hauts salaires s'agrandit dans beaucoup d'entreprises. Est-ce que les CFF étaient exemplaires jusqu'ici dans l'évaluation des travaux simples ?

La tendance aux écarts de salaires que tu mentionnes est perceptible, de toute évidence. Il en va de même d'une mentalité de self-ser-

» Une entreprise qui veut réellement être excellente doit l'être aussi en tant qu'employeur. «

vice qui est encore largement répandue parmi le management. Toutefois, le propriétaire prescrit aux CFF d'appliquer une politique du personnel progressive et socialement convenable. Les CFF veulent offrir à leurs clients des produits du haut de gamme, ils doivent aussi être prêts à payer des salaires au-dessus de la moyenne. C'est bien connu : l'entreprise qui tient vraiment à être excellente doit aussi l'être en tant qu'employeur.

Que reste-t-il à faire dans les séances de négociations qui restent ?

Il faut trouver une solution dans la question du salaire minimum : la courbe salariale proposée par les CFF doit être corrigée. Il est exclu de réduire les salaires minimaux actuels. Le deuxième domaine est la prévisibilité de l'évolution salariale : les collaboratrices et collaborateurs doivent pouvoir identifier de quelle manière l'expérience et la prestation influencent l'évolution de leur salaire. Les CFF sont légalement

obligés de tenir compte de l'expérience dans l'évolution salariale. Cela signifie aussi qu'ils doivent mettre à disposition les moyens nécessaires. Il n'est pas admissible que quelqu'un travaille toute une année et qu'on lui dise à la fin : « C'est bien que tu aies acquis plus d'ex-

érience mais nous n'avons malheureusement pas d'argent – tu ne reçois donc rien, ou une prime dans le meilleur des cas. On ne pourrait plus parler dans ce cas de témoignage d'estime ou de respect.

Escomptes-tu un résultat acceptable pour le personnel ?

Nous avons la volonté d'arriver à des solutions mais il est clair que les délégués CCT ne vont pas tout avaler. Dès qu'il est question de diminuer la valeur du travail, cela coince partout. Il serait intéressant de voir les réactions si on réduisait les salaires les plus élevés en faveur des revenus les plus bas . . .

Quelles sont les chances et quels sont les risques de ces négociations conclusives ?

Nous sommes conscients que le système salarial ne peut pas être considéré isolément, en l'isolant de la Convention collective de travail. Nous avons signé un accord avec les CFF qui prévoit que nous négocions le système salarial jusqu'à la fin de l'année; en cas d'en-

tente sur ce système, nous négocierons ensuite la durée de la prochaine CCT. Ce qui est donc en jeu, c'est l'ensemble de la CCT. C'est une grosse responsabilité. Mais cela ne signifie pas pour autant que nous devons accepter tout ce que les CFF nous proposent.

Sinon il n'y aurait même pas eu besoin de négociations . . .

On dirait souvent que les CFF attendent que nous disions simplement oui à leurs projets. Ce n'est toutefois pas ce que nous entendons par négociations. Les CFF nous reprochent de ne pas vouloir bouger de nos positions mais nous avons déjà accepté de prendre ce système Toco comme base de discussion. Nous avons donné la main à une nouvelle classification, bien que nous soyons d'avis que le système n'en devient pas plus transparent. Mais il y a effectivement des éléments sur lesquels nous ne pouvons simplement pas suivre la logique des CFF et sur lesquels nous avons notre propre conception.

Qu'en est-il des partenaires dans la délégation de négociations, les trois syndicats minoritaires actifs aux CFF ?

La collaboration fonctionne très bien dans la Communauté de négociations. Même lorsque les intérêts des uns et des autres ne sont pas tout à fait les mêmes, nous sommes solidaires et suivons une même ligne.

Le SEV lance maintenant une pétition qui demande le main-

tien des salaires minimaux (salaires initiaux) = pas de baisse de ces salaires. Qu'en attends-tu ?

J'attends vraiment que beaucoup de personnes signent cette pétition et que nous puissions ainsi faire pression sur les CFF. Ils doivent se rendre compte que leurs employés soutiennent cette revendication. Ils ont certes offert de bonnes garanties des droits acquis mais la dévalorisation du travail subsiste et, avec un grand nombre de signatures, je veux créer un rapport de force. Je compte aussi qu'il y aura beaucoup de collègues hommes et femmes le 21 octobre au matin, quand nous remettrons la pétition aux CFF.

Au SEV, c'est la Conférence CCT formée de délégués des sous-fédérations qui a le dernier mot. Quelle est l'ambiance actuellement ?

L'atmosphère est à l'attente car les négociations sur les points les plus importants ne sont pas encore terminées. Les gens veulent savoir quelle valeur leur travail aura à l'avenir. En ce moment, il leur manque les réponses à des questions importantes. C'est pourquoi ils nous ont donné mandat de continuer les négociations.

Si je questionne autour de moi, la question qui domine clairement est « Qu'est-ce que je gagnerai à l'avenir ? » et il n'y a manifestement pas encore de réponse à cela ?

C'est bien cela. Et il est bien clair que c'est la question

INTERVIEW



centrale pour tous les salarié-e-s. Nous connaissons bien sûr les intentions des CFF mais elles sont inacceptables. Elles conduiraient à ce qu'en gros la moitié du personnel bénéficierait de droits acquis. Ce serait comme si l'entreprise disait à son collaborateur : « Nous te payons plus que ce que tu mérites ». Ce n'est pas admissible. Les CFF sont

confrontés à de très grands défis. Ils ne réussiront qu'avec un personnel motivé. Une politique du personnel à deux classes, dans laquelle les anciens gagnent plus que les nouveaux arrivants grâce à leurs droits acquis, ne provoque que des problèmes et contredit le principe « A travail égal salaire égal ». Nous maintenons que la valeur du tra-

vail doit être fixée équitablement sans qu'il en résulte des dévalorisations.

Ces prochains jours, il y aura à nouveau des séances d'information pour les membres. Quel est le message principal que tu vas leur apporter ?

Nous voulons montrer où nous en sommes, tout ce qui est lié à ces négociations; et nous ferons appel

aux gens pour qu'ils signent la pétition et qu'ils prennent part à sa remise. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions montrer aux CFF que ce ne sont pas seulement les fonctionnaires du SEV qui rejettent leurs propositions mais que leurs propres travailleuses et travailleurs n'acceptent pas que leur travail puisse être dévalorisé.

Supposons qu'aucune entente ne soit possible avant la fin de l'année. Quelles seraient les conséquences ?

Les CFF auraient alors la possibilité de résilier la CCT dans son ensemble et nous recommencerions à zéro – sans système salarial et dans une atmosphère certainement très difficile. Auparavant, il y a encore naturellement la possibilité de prolonger le délai de négociation.

La résiliation de la CCT serait-elle un scénario catastrophe ?

Ce ne serait sûrement pas une bonne situation car les CFF sont confrontés à des

grands défis. Ils ont besoin de personnel motivé. La CCT constitue une base solide pour les collaboratrices et les collaborateurs et il serait particulièrement maladroite que l'employeur mette en jeu cette base. Les collaboratrices et les collaborateurs ne comprendraient pas une telle manœuvre de la part des CFF.

Comment évalues-tu la possibilité qu'on en vienne à cela ?

Les CFF doivent bien réfléchir : veulent-ils avant tout un nouveau système salarial ou comptent-ils en plus sur lui pour dévaloriser le travail. Les économies possibles sur les salaires sont à relativiser par rapport aux enjeux des prochaines années qui se comptent en milliards. Les CFF doivent réfléchir si ce montant peut être mis en balance avec l'insécurité qu'une résiliation de la CCT provoquerait. Ils ouvriraient de cette manière un chantier de plus qui leur amènerait des problèmes supplémentaires.

Interview Peter Moor / trad. SA

Pétition pour des salaires équitables

Contre la dévalorisation du travail et la baisse des salaires

Le SEV en appelle à ses membres pour qu'ils signent la pétition ci-après adressée à la délégation des CFF aux négociations :

Mesdames, Messieurs,
Nous vous demandons d'introduire un nouveau système salarial équitable, juste et transparent. Cela signifie en particulier que les salaires du nouveau système ne doivent pas

être fixés en-dessous du système actuel.

Nous exigeons :

Qu'il n'y ait pas de dévalorisation du travail de certains groupes professionnels !

Cela signifie concrètement :

Pas de baisse des salaires minimum (salaires initiaux) !

Un système qui ne remplirait pas ces conditions ne pourra pas être accepté par nos délégués CCT.

Prénom, nom	Fonction	Domicile	Signature

Retourner la liste (même remplie partiellement), jusqu'au 18 octobre au plus tard, au **Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6.**

La pétition sera remise **jeudi 21 octobre à 8h15 au siège principal des CFF, Hochschulstrasse 6 à Berne**, à la délégation aux négociations. Tous les signataires sont invités à participer à la remise des signatures.

100^e anniversaire de la section VPT VMCV

Une petite section qui pète le feu!

Samedi 2 octobre, à Clarens-Montreux, au siège de la compagnie des VMCV SA (Vevey - Montreux - Chillon - Villeneuve), ont eu lieu les festivités du centième anniversaire de la section VPT VMCV. Le comité de la section a voulu marquer l'événement de manière simple et conviviale. Pari gagné! La fête a été belle, très belle même. Les retraités de la section ont particulièrement été à l'honneur. Tout le monde étant conscient que sans leur engagement, les actuels employés de la compagnie ne bénéficieraient pas de certains acquis sociaux. Huit employés des VMCV sur dix sont membres du SEV. C'est cette solidarité qui fait la force de cette section centenaire qui a su rester jeune.



Pierre Salvi, syndic de Montreux: « Cent ans de syndicalisme, c'est cent ans de luttes et de dialogue. C'est avec des femmes et des hommes qui s'engagent que notre société peut évoluer ». A droite, Enzo Verme, président de la section jubilaire.



Ulrich Wüger, directeur des VMCV: « Le SEV est pour nous un partenaire très constructif. Merci pour votre fair-play ».



Giorgio Tuti, président du SEV: « Le fonctionnement des entreprises de transports publics dépend en partie des décisions prises par le Parlement fédéral. Pensez-y lors des élections de l'automne 2011 ».

Photos :
Alberto
Cherubini



La partie officielle s'est déroulée dans l'atelier des VMCV.



Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV: « La section VPT VMCV est l'une des plus petites de notre syndicat mais aussi l'une des plus actives ».



Lors de l'apéritif, le collègue Knezevic Miladin, originaire du Monténégro, conducteur de bus aux VMCV, a régalé l'assistance avec des amuse-bouches typiques de son pays.



Le table des retraités dont quelques uns ont travaillé durant la glorieuse époque des tramways de la Riviera vaudoise.

11^e révision de l'AVS

Et maintenant, plaçons l'être humain au centre !

Finalement, la deuxième mouture de 11^e révision de l'AVS n'aurait été synonyme que de démantèlement. Les rentes de l'AVS auraient baissé, vu l'abandon de l'actuel système d'indexation à l'évolution des prix et des salaires, l'âge de la retraite des femmes aurait été relevé et – pure tactique ou appât pour contrer un éventuel référendum – une retraite anticipée, sous forme de pague sommaire et prévue pour une période par trop limitée, aurait été introduite.

Le 1^{er} octobre, le Parlement fédéral a coulé ce projet de 11^e révision. Sinon c'est le peuple qui s'en serait chargé quelques mois plus tard. De fait, l'USS s'était déjà concrètement préparée à saisir le référendum. La gauche et les Verts ont toujours combattu cette révision. Lors de la votation finale, c'est l'UDC qui a changé d'avis, l'un de ses vice-présidents ayant reconnu qu'une telle révision n'aurait pratiquement aucune chance devant le peuple. Certains commentateurs, sur-

tout en Suisse alémanique, ont parlé de réformes coincées dans des bouchons et dit qu'il serait toujours plus difficile de faire des « réformes » contre les retraités. Selon eux, buté et n'y

comprenant rien à l'AVS, le peuple n'avalerait aucun démantèlement. Logiquement, ne devrait-on pas en conclure, comme Brecht le disait, que « Puisque le peuple vote contre le Gouvernement, il faut dissoudre le peuple » ?

Tenir compte des besoins des gens

Franchement, le peuple n'est pas masochiste au point de demander lui-même qu'on démantèle son AVS ! Aujourd'hui, c'est devant nous que nous devons regarder. Ce sont les besoins des gens, dont il faut enfin tenir compte. Une rupture s'im-



Si le Parlement n'avait pas coulé la 11^e révision de l'AVS, le peuple s'en serait chargé.

pose avec la logique de l'austérité qui, bien que les comptes de l'AVS le démentent année après année, ne veut voir dans cette dernière qu'une institution qui serait à assainir. Comme s'impose aussi une prise de conscience du rôle joué par l'AVS dans la lutte, largement victorieuse, contre la pauvreté des aînés, un rôle qu'elle est d'ailleurs en mesure de jouer encore, là où des poches de cette dernière subsistent. C'est dans cette optique que l'Union syndicale suisse va s'engager.

Ewald Ackermann,
rédacteur de l'USS/fq

CHAMBRES FÉDÉRALES

Plus d'argent pour l'infrastructure ferroviaire

Les chemins de fer helvétiques devraient recevoir 4,6 milliards de francs durant les deux prochaines années. Somme destinée à en améliorer l'infrastructure. Un montant voté par le Conseil des Etats lors de sa session d'automne. La Chambre basse a décidé d'augmenter de 59 millions le crédit pour les entreprises de transport concessionnaires (ETC) mais à rejeter l'augmentation de 140 millions pour les CFF.

Ce sont les représentants des régions périphériques qui sont montés au créneau pour augmenter de 59 millions le montant des investissements dans les ETC et le faire passer ainsi à 1,279 milliard de francs. Une décision prise par 23 voix contre 16. La rallonge de 140 millions pour les CFF a été rejetée par 19 voix contre 16. Le montant de 3,322 milliards de francs initialement prévu est ainsi maintenu. Cette augmentation aurait été destinée à l'amélioration du réseau romand. Il était notamment question d'effectuer des travaux pour

permettre le passage des rames deux étages sur la ligne du Simplon, de prolonger le quai 4 de la gare genevoise de Cornavin, d'améliorer la capacité de la gare de Lausanne. L'augmentation des crédits pour les ETC, ne signifie pas qu'il y aura davantage d'argent à disposition. Ces millions seront prélevés dans les crédits d'infrastructure au lieu d'être soutirés des fonds FTP (Réalisation et financement de projets d'infrastructure des transports publics). La décision définitive sur les montants à investir dans l'infrastructure ferroviaire de notre pays appartiendra au Conseil national. Comme nous savons que ce dernier prête d'ordinaire une oreille moins attentive aux requêtes des régions périphériques, il y a peu d'espoir d'obtenir des rallonges supplémentaires. Enfin, le Conseil des Etats a décidé que les ETC pourront à l'avenir bénéficier d'intérêts favorables lorsqu'ils investissent dans le matériel roulant.

pmo/AC

Des membres du SEV ont rencontrés des conseillers aux Etats pour parler de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF

Nos membres s'engagent pour leur caisse de pensions

La commission des finances de la Chambre basse s'est penchée sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF.

Des militants SEV ont demandé de pouvoir rencontrer des membres de la commission. Ils ont ainsi pu

parler avec les sénateurs. Les syndicalistes leur ont dit que la Confédération devait tenir ses engagements, sinon ce se-

raient les actifs, les retraités et les CFF eux-mêmes qui trinqueraient encore plus pour assainir la caisse de pensions.

(Juste avant de mettre sous presse, nous avons pris connaissance de la décision de la commission. Lire page 2).



Au centre, le conseiller aux Etats Rolf Schweiger (radical-libéral ZG) avec Josef Bühler (à gauche) et Roland Schwager.



Au centre, le conseiller aux Etats Raphaël Comte (radical-libéral NE) avec Barbara Kern (à gauche) et Claude Budry.



» Le trafic marchandises pourra augmenter sa rentabilité grâce à un « tracé ferroviaire de plaine » alors qu'il traverse les Alpes! «

Roberto Tulipani, coordinateur régional CFF Sud et CEO de Tilo SA

La ligne de base du Gothard pourrait attirer de nouveaux opérateurs ferroviaires

Le Gothard, porte de l'Europe

Demain tombera la dernière paroi du tunnel de base du Gothard. Sa mise en service apparaît toujours plus proche. Durant sa longue période de construction, de nombreux changements sont survenus dans la politique des transports, changements qui pourraient subir un coup d'accélérateur lorsque le tunnel sera opérationnel.

Demain tombera la dernière paroi du tunnel de base du Gothard. Durant sa longue période de construction, de nombreux changements sont survenus dans la politique des transports, changements qui pourraient subir un coup d'accélérateur lorsque le tunnel sera opérationnel. L'ouverture du tunnel de base du Gothard en 2017 et, deux ans plus tard, du tunnel du Ceneri, s'inscrit

au cœur d'une politique ferroviaire que l'Union européenne a voulu libéraliser.

Trafic marchandises

Le trafic marchandises est déjà libéralisé. Une dizaine d'opérateurs ferroviaires se disputent le marché sur les pentes de l'actuelle ligne du Gothard. Lorsque le tunnel de base entrera en activité, il augmentera fortement l'attractivité des liaisons Nord-

Sud. Mais cela remettra également en cause certains avantages logistiques dont bénéficient encore aujourd'hui les CFF et le BLS.

Trafic voyageurs

Durant les prochaines années, l'Union européenne voudra appliquer le troisième paquet ferroviaire qui vise à libéraliser le transport des voyageurs. La possibilité de relier à grande vitesse les

principaux centres économiques italiens avec l'Europe du Nord pourrait éveiller l'appétit de nouveaux acteurs du rail. Leur rôle sera déterminé par la politique ferroviaire que la Suisse adoptera durant les prochaines années.

Service public ?

Le nouveau tunnel de base du Gothard aura pour effet de rapprocher de manière sensible le Tessin des autres régions de notre pays. Les autorités politiques helvétiques seraient inspirées de favoriser ce rapprochement par le biais d'un trafic ferroviaire orienté vers le service public plutôt que de le sacrifier sur l'autel de la libre concurrence.

L'inconnue du cabotage

On peut aisément imaginer que des compagnies ferroviaires internationales seront intéressées de proposer un trafic de transit à travers no-

national. C'est un aspect qui revêtira une importance fondamentale lorsque la question sera posée sur le tapis.

Exploiter les capacités de manière optimale

Dans les divers scénarios qui sont à l'étude, on tient compte du fait que la nouvelle ligne du Gothard n'aura pas une capacité illimitée. Et ceci à cause de son exploitation destinée aussi bien au trafic voyageurs qu'au trafic marchandises. Les convois ne pourront pas tous rouler à une vitesse égale. La planification de l'exploitation du tunnel de base sera une tâche très délicate.

Entreprise intégrée

L'exploitation de la nouvelle ligne de base du Gothard conviendrait mieux à une entreprise de chemins de fer intégrée, comme le sont actuellement les CFF, pour que le nouveau tunnel garde une

LE GOTHARD COMME LE LÖTSCHBERG?

Vendredi 15 octobre, le tunnel de base du Gothard reliant Bodio à Erstfeld sera percé. Les travaux de construction ont débuté le 4 novembre 1999. Le coût de l'ouvrage s'éleva à quelque 7 milliards de francs. Avec ses 57,1 kilomètres, ce sera le plus long tunnel ferroviaire du monde. Il entrera probablement en service à la fin de 2017. Il améliorera de manière spectaculaire le transport entre le nord et le sud de l'Europe. Les trains y rouleront à 250 km/h. Lorsque le tunnel du Ceneri sera ouvert au trafic fin 2019, Lugano ne sera plus qu'à une heure de Zurich. Le trajet Milan - Zurich s'effectuera en 2 h 40 minutes, gagnant ainsi une heure sur le temps de parcours actuel. Grâce à un tracé relativement plat, les trains marchandises pourront doubler leur capacité de tonnage et la porter à 4000 tonnes. Le rail helvétique fera un énorme saut de qualité. Le train deviendra un moyen de transport

encore plus performant et compétitif, tout en ménageant l'environnement.

En ce qui concerne le trafic marchandises, les CFF estiment que d'ici 2030 il y aura deux fois plus de marchandises qui traverseront le Gothard par le train. Pour ce qui est du trafic voyageurs, les CFF pensent, que pour le moins, l'effet Lötschberg se reproduira. « D'autant plus que le gain de temps sera encore plus marquant qu'au Lötschberg, que le potentiel de la clientèle est plus élevé et qu'il y aura davantage de personnes intéressées de passer de la route au rail » déclare le porte-parole des CFF Daniele Palleschi.

De décembre 2007 à fin 2008, lors de la première année d'exploitation du tunnel de base du Lötschberg long de 34,6 km, les CFF ont enregistré une augmentation de 50% du nombre de passagers. En 2007, la gare de Viège enregistrait 300 000 clients ; en 2009, la

gare haut-valaisanne avait accueilli plus de 4 millions de passagers. Ce sont avant tout les touristes effectuant des séjours de courte durée qui sont à la base de ce véritable boom. Le temps de parcours entre Spiez et Brigue a baissé de 56 à 33 minutes. Viège n'est plus qu'à une heure de Berne, un temps de parcours favorable aux pendulaires. A Viège, la population a augmenté de 5,3% depuis 2006. La demande d'appartements à louer a explosé : 200 appartements sont actuellement en construction et 150 supplémentaires sont déjà au bénéfice d'un permis de construction. Cette forte augmentation provoque une augmentation des loyers. La nouvelle gare de Viège a engendré la création de 50 postes de travail supplémentaires. Dans le centre-ville la demande location de commerces a augmenté. On y vend par exemple davantage de spécialités valaisannes et les restaurants servent plus de repas. *FI*

» Lorsque le tunnel de base du Gothard sera ouvert au trafic, il sera à coup sûr très convoité par des opérateurs privés. «

tre pays. Dans ce cas, pourront-elles pratiquer le cabotage ? C'est-à-dire avoir la possibilité de transporter des passagers par exemple de Lugano à Zurich sur un train Milan-Stuttgart. Si cette possibilité leur serait accordée, cela aurait l'avantage d'augmenter l'offre ferroviaire. Mais cela représenterait inévitablement un manque à gagner pour le service public

orientation service public. Mais il est fort à craindre que la tendance de vouloir s'accaparer les tranches les plus rentables du gâteau ferroviaire ira en s'accroissant. Lorsque le tunnel de base du Gothard sera ouvert au trafic, il sera à coup sûr très convoité par des opérateurs privés. Le débat ne fait que commencer.

Pietro Gianolli/AC

DOSSIER



Les travaux de construction ont débuté le 4 novembre 1999. Le coût de l'ouvrage s'élèvera à quelque 7 milliards de francs. Avec ses 57,1 kilomètres, ce sera le plus long tunnel ferroviaire du monde. Il entrera probablement en service à la fin de 2017.

Pour le président de l'Initiative des Alpes Fabio Pedrina, l'heure est venue de concrétiser le transfert des marchandises de la route au rail

L'Initiative des Alpes suit attentivement les dossiers de la future fermeture du tunnel routier du Gothard pour travaux d'entretien et l'ouverture annoncée du tunnel de base du Gothard

« Nous retenons que la fermeture forcée du tunnel routier et l'ouverture du tunnel de base ferroviaire seront une occasion unique pour voir enfin se réaliser l'objectif de l'Initiative des Alpes de transférer le trafic marchandises de la route au rail. Si l'on construisait un deuxième tube routier en vue de la réfection de l'actuel -

commente le président de l'Initiative des Alpes et conseiller national Fabio Pedrina - le message serait de laisser libre cours au trafic routier à travers les Alpes. Dans un tel contexte, je vois difficilement la Suisse être en mesure de s'opposer aux pressions de l'Union européenne. On serait contraints d'ouvrir toutes grandes les portes à l'invasion des camions. Ce scénario catastrophe nous incite à plaider encore plus pour le transfert de la route au rail. Vu que la majorité du Parlement fédéral est de plus en plus favorable au doublement et toujours moins cohérente pour défendre la politique de transfert, faisons en sorte d'avoir des éléments

qui obligent à fournir un autre type de réponse. L'heure est venue de concrétiser les objectifs de l'Initiative des Alpes. »

Maintenir les engagements

Même avec le passage du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) à Doris Leuthard, proche des milieux d'économiesuisse, les engagements pris pour transférer le trafic de la route au rail, ne pourront pas ne pas être tenus. « Il y a une obligation légale - relève Fabio Pedrina - qui contraint Leuthard à faire comme Leuenberger. En fait, elle n'aura pas beaucoup de marge de manœuvre. »

Fabio Pedrina n'a pas des préjugés envers Doris Leuthard, mais il reste sur ses gardes : « Nous vérifierons dans les faits comment elle saura et voudra appliquer les lois déjà approuvées et dans quelle mesure elle voudra se mettre au service d'économiesuisse ». L'association faitière patronale, à l'instar de la majorité actuelle du Parlement, est plutôt sceptique sur le transfert. « Ils sont nombreux à vouloir qu'on en fasse moins afin de court-circuiter l'actuelle politique des transports, et pour pouvoir dire après coup « nous avons raison ». Et c'est cette même majorité - souligne Pedrina -

(suite en page 12)

ÉTUDE

Ramona Testuri, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ), a effectué une étude sur l'impact qu'aura le tunnel de base du Gothard sur le Tessin dès son ouverture en 2017. L'auteure de l'étude craint que la liaison rapide entre les milieux d'affaires milanais et zurichois pourrait réduire le Tessin à un simple lieu de transit, lui faisant perdre par la même occasion son rôle de troisième place financière helvétique. L'étude de l'EPFZ pronostique qu'à court terme il ne faudra pas s'attendre à un flux massif de pendulaires ; Zoug et Zurich ne seront pas des villes où les Tessinois iront travailler tous les jours. Tout comme le Tessin ne se réduira pas au rôle d'un canton dortoir qui accueillera la nuit des gens qui travaillent le jour au nord des Alpes.

Frg

(suite de la page 11)

qui demande le doublement du tunnel du Gothard ».

Un élément sur lequel Leuthard sera mise à l'épreuve, déjà l'année prochaine, c'est la bourse de transit alpins, lancée par l'Initiative des Alpes et soutenue par Leuenerberger. « Nous verrons bien si Leuthard saura y apporter une contribution constructive, et si elle saura convaincre les autres pays européens sur le bien-fondé de cet instrument. Presque tout le monde reconnaît que la bourse de transit – ajoute le conseiller national socialiste – constitue l'unique moyen pour limiter le nombre de camions. Pour Leuthard se sera donc un banc d'essai : Nous aurons l'occasion de voir dans quelle mesure elle décidera de faire sien l'objectif de transférer le trafic de la route au rail. Si elle n'y donnera pas suite, nous sommes prêts à livrer bataille. »

Le peuple pourrait revoter

Il y a aussi sur le tapis la question du doublement du tunnel routier du St-Gothard sur laquelle la nouvelle titulaire du DE-TEC devra se prononcer. « Si elle retient qu'il faut aller dans la direction d'un doublement du tunnel routier, elle devra proposer au Conseil fédéral de la suivre. En ce qui nous concerne – insiste Pedrina – le fonds ne change pas : S'ils veulent forcer la main et réaliser un second tube routier sans augmenter la capacité (chose qui pour nous est impossible du point de vue technique parce qu'une fois le deuxième tunnel réalisé, il suffira d'un rien pour libérer une voie) pour éviter le vote populaire, nous trouverons le système pour faire en sorte que le peuple vote. »

Propos recueillis par
Françoise Ghering

L'analyse de Roberto Tulipani, coordinateur régional CFF Sud et CEO de Tilo SA

Un tracé de plaine pour traverser les Alpes

Roberto Tulipani s'exprime sur l'impact qu'aura dès 2017 la mise en service du tunnel de base du Gothard sur le réseau ferroviaire tessinois.

contact.sev: Dans un contexte de libéralisation galopante, quel sera l'impact au Tessin du tunnel de base du Gothard sur le trafic voyageurs et marchandises ?

Roberto Tulipani: Avec la mise en service des tunnels de base du Gothard et du Ceneri, de nouvelles perspectives et opportunités s'ouvriront pour le canton du Tessin. Les CFF en profiteront pour présenteront des offres attractives. L'infrastructure des principales gares du canton sera améliorée et nous étudions la possibilité d'acheter de nouveaux véhicules pour le trafic national et international.

Tout indique que le trafic croîtra de manière importante.

Les trains voyageurs et marchandises mettront moins de temps pour relier les villes tessinoises à Milan et au nord des Alpes. Par exemple, aujourd'hui les voya-



Le nouveau tunnel du Gothard aura des retombées également sur le trafic régional tessinois, notamment sur la compagnie Tilo (Ticino-Lombardia).

geurs mettent 2h39 pour aller de Lugano à Zurich ; avec le Ceneri et le tunnel de base du Gothard, ce parcours sera ramené à 1h39. Les avantages concernant également le trafic marchandises qui pourra augmenter sa rentabilité grâce à un « tracé ferroviaire de plaine » alors que nous traversons les Alpes.

Quelles sont vos craintes face au risque de voir des opérateurs étrangers venir vous faire de la concurrence sur « cette ligne de plaine » du Gothard ?

Il ne s'agit pas d'avoir peur, mais d'être prêts avec des offres attractives de bon rapport qualité/prix. Il faut

aussi se poser la question de la coopération entre opérateurs. A mon avis, ceux qui pratiqueront la politique du hériçon, du rejet de l'interopérabilité, seront perdants.

De nombreux changements surviendront lorsque le tunnel de base sera ouvert. Qu'advient-il des cheminots ?

Les conditions de travail dépendront en fait du marché, des conditions cadres en vigueur dans les divers secteurs concernés et de la convention collective de travail. Outre ma fonction de coordinateur régional des CFF au Tessin, je suis directeur de l'entreprise Tilo SA. Je suis donc direc-

tement intéressé à ce que les conditions de travail restent attractives pour tous nos collaborateurs. Mon expérience me dit que ce sera possible grâce à une bonne entente avec nos partenaires sociaux.

En raccourcissant les distances et les temps de parcours, le Tessin ne risque-t-il pas de devenir un corridor de transit ferroviaire ? Qu'advient-il des dépôts de Bellinzona et de Chiasso ? Disparaîtront-ils ?

C'est difficile d'effectuer des prévisions maintenant. Une chose est sûre, le développement qu'engendra le tunnel de base du Gothard ne dépendra pas uniquement des CFF. Personnellement, je n'arrive pas à imaginer le Tessin sans un dépôt. D'un point de vue stratégique cela me paraît insensé. Mais je me demande quel est le sens d'avoir deux dépôts dans un canton comme le nôtre. Toujours d'un point de vue personnel, je suis d'avis qu'il vaut mieux en garder un seul, bien positionné aussi bien géographiquement que du point de vue du marché.

Propos recueillis par
Françoise Ghering

LE TRAIN DE S'ARRÊTERA PAS À POLLEGIO

S'il y a un paradoxe avec le tunnel de base du Gothard, c'est bien l'absence d'un arrêt à Pollegio où, au centre d'exploitation (CEP), sera concentrée toute la gestion du trafic ferroviaire de la ligne du Gothard et du Tessin. L'aménagement de ce centre est à l'origine de la fermeture programmée des centres de Chiasso et de Bellinzona, contraignant ainsi le personnel de migrer. « Evidemment, les collaborateurs ne sont pas tous heureux de savoir que leur futur poste de travail sera aménagé à Pollegio. Seuls ceux qui résident au nord de Biasca – relève dans

le *Courrier CFF* du 22 septembre Fritz Augsburger, président de la commission du personnel Infrastructure – auront un trajet raccourci. »

Si le choix de Pollegio paraît désormais fixé, c'est à peine croyable que l'on n'ait pas prévu d'y aménager une gare ou une simple halte ferroviaire. « Que l'on ne veuille pas construire une halte pour des trains régionaux – souligne Augsburger – c'est incompréhensible. Lors des premiers entretiens sur l'organisation du travail au sein des centres de gestion du trafic, on a parlé des soi-disant

tours de service construits en fonction des horaires des transports publics. Mais comment feront-ils à Pollegio, vu qu'il n'y aura pas de train qui s'y arrêtera ? »

La gestion du trafic du tunnel ferroviaire le plus long du monde sera inévitablement destiné à être un pôle d'attraction qui attirera de nombreux visiteurs. Etre contraints d'y arriver en voiture ce n'est vraiment pas une bonne image que les CFF donnent. Le SEV soutient évidemment l'appel du président de la commission du personnel : Il faut construire une gare à Pollegio.

Frg

INFO CCT CFF

Convention collective de travail CFF : assemblées d'information libres, sous forme de permanences syndicales. Venez poser vos questions et donner votre point de vue

Vendredi 15 octobre à Yverdon, salle Login, Rio, 9h à 16h 30

Mardi 26 octobre à Delémont, gare, 9h 30 à 15h

SEV Conférences CCT CFF

Mercredi 10 novembre
Dès 14 h 15
Berne
Hôtel
Ador

■ Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo

Pour cette conférence d'une demi-journée, les délégués ont déjà reçu la convocation et ils sont priés d'annoncer leur participation dans les meilleurs délais.

Secrétariat central SEV

Vendredi 10 décembre
10 h 15 à 17 h
Berne
Centre de conférences
Unia

■ Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo

Pour cette conférence d'un jour, les délégués recevront la convocation à la mi-novembre.

Secrétariat central SEV

Sous-fédération VPT

27 et 28 octobre
10 h
Unterseen,
Hôtel
Goldey

■ Comité central
Séance d'automne

Tous les membres du comité recevront l'ordre du jour et les documents à la maison.

*Le président central
Kurt Nussbaumer*

Sections

Mardi 19 octobre
20 h 15
Nyon
Café-restaurant
Orange-Mécanique

■ VPT NStCM / TPN
Assemblée générale

Assemblée générale principalement consacrée au résultat de la convention collective de travail.

Les retraités sont les bienvenus.

*Pour le comité:
Frédéric Caille, secrétaire*

Mercredi 20 octobre
17 h à 20 h
Zurich
Salle de réunion
Limmat
Gare
centrale

■ VPT Services ferroviaires

L'invitation avec l'ordre du jour a déjà été envoyée à tous les membres. Pour des raisons d'organisation, on prie d'annoncer sa participation (en particulier pour assurer le service de traduction). Les nouveaux membres qui n'auraient pas reçu l'invitation sont priés de se mettre en contact avec le président de section Calogero Ferruccio Noto, téléphone 079 461 05 37, c.f.noto@bluewin.ch.

Vendredi 22 octobre
16 h
Berne
Hôtel Bern

■ ZPV Berne
Assemblée générale d'automne

Toutes et tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale d'automne. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service.

Le comité

Sections

Judi 28 octobre
de 16 h à 20 h

■ VPT tl
Cave GESTL

Vu le grand succès lors de notre grande ouverture, nous vous proposons de profiter encore ce mois des actions suivantes: **Diolinoir (rouge) Fr. 13.- au lieu de Fr. 16.20; Amigne (blanc) Fr. 13.- au lieu de Fr. 14.30.** Nous vous attendons avec plaisir pour partager un verre, dans notre local chaleureux où règne la bonne humeur.

Votre comité GESTL

Samedi 30 octobre
10 h 15
La Neuveville
Restaurant
du Marché

■ Travaux Arc jurassien
Assemblée d'automne

Nous avons le plaisir d'inviter les membres de notre section à cette assemblée d'automne.

La liste d'inscription a été placée dans les wagons et les locaux de service.

Le secrétaire: Daniel Hauri

Vendredi 5 novembre
17 h 45
Moutier
Restaurant
de la Gare

■ SBV Arc jurassien
Assemblée générale d'automne

L'assemblée sera suivie d'un repas. Inscription nécessaire auprès de Jean-Marc Mollard par e-mail jm.mollard@sunrise.ch ou par téléphone 032 422 94 15.

Le comité

Lundi 8 novembre
9 h 45
Brigue-Glis
Restaurant
Riverside

■ ZPV Région Ouest
Assemblée générale

Je vous prie de vous inscrire auprès de votre section ZPV ou auprès de la section organisatrice ZPV-Brigue, Michael Cathrein, tél. 079 479 05 92 ou par e-mail: schmeichel@gmx.ch, en respectant la date limite du 31 octobre 2010. Je me réjouis de vous saluer très nombreux à Brigue.

Les points forts de cette assemblée seront les thèmes syndicaux des agents de trains et le travail de la CoPe. **Manuel Avallone**, vice-président SEV et **Andreas Menet**, président central ZPV, nous informeront des actualités. Les collègues pensionnés ainsi que les collègues en formation sont également cordialement invités. Dès 9 h 15 un café et croissant vous seront offerts par la section ZPV Brigue.

*Peter Bourban,
président ZPV Brigue*

Mercredi 10 novembre
17 h
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Vignerons

■ VPV Lausanne
Assemblée générale d'automne

Toutes et tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale d'automne. Ordre du jour habituel. Les membres et le comité de la section SBV Ouest sont cordialement invités.

Le comité

Samedi 20 novembre
10 h 15
Sion
Bâtiment Voyageurs I-IH
2^e étage

■ Travaux Arc lémanique
Assemblée générale d'automne

Toutes et tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale d'automne. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service.

Nous espérons vous rencontrer nombreux.

Le comité

Judi 25 novembre
20 h 15
Yverdon-les-Bains
Cabane
de l'Ecaille

■ VPT Nord vaudois
Assemblée générale d'automne

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Collation à l'issue de l'assemblée. Inscriptions pour la collation et renseignements au 077 202 13 02. Le comité compte sur la participation de tous les membres disponibles.

Le secrétaire: Nicolas Feignoux

Pensionnés

**Mercredi
27 octobre**
14 h
Lausanne
Buffet
de la Gare
Salle des
Cantons

■ **PV Vaud**
Assemblée générale
d'automne

Après une ouverture en musique et une partie statutaire, nous aurons le plaisir de remettre la médaille d'or du SEV à nos nouveaux membres quarantennaires et, en deuxième partie, nous recevrons un invité. Venez nombreux soutenir votre comité.

*Pour le comité, le président:
Daniel Turin*

**Mardi
26 octobre**

■ **Amicale des pension-
né(e)s du Jura Bernois et
de Bienne Romande**

Sortie

La sortie No. 8 du mardi 26 octobre se fera, comme au paravant, à Bienne au Restaurant Olympia à partir de 14 heures. Venez nombreux car c'est l'avant dernière sortie de l'année! Bien entendu il y aura notre traditionnelle Fondue Chinoise au mois de novembre. Pour cette fois vous ne devez pas vous annoncer. Venez spontanément. Comme tout le monde ne veut pas forcément des sandwiches il est préférable de commander sur place selon son envie. A bientôt...

Votre dévoué serviteur: Jacques

**Mardi 9
novembre**
10 h 30
Rosé
Auberge
Avry-Rosé

■ **PV Fribourg**
Assemblée d'automne

Nous invitons tous nos membres à participer à l'assemblée d'automne qui aura lieu le mardi 9 novembre 2010 à Rosé, Auberge d'Avry-Rosé à 10 h 30. Départ du train de Fribourg à 10h 00, de Romont à 9h33, de Payeme à 9h 30.

Le collègue Patrick Rouvinez, responsable de la filiale SEV Assurances de Lausanne, et Madame Stephanie Favre, responsable de la succursale romande COOP protection juridique, seront nos orateurs du jour. La remise des distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section aura le plaisir de vous offrir l'assiette du jour.

Les agendas SEV seront remis après le repas. Les épouses et amies de nos membres sont cordialement invitées.

Le secrétaire: M. Kolly

DÉCÈS

René Béboux, employé d'exploitation pensionné, Monthey, décédé le 10 septembre dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Jean-Pierre Bersier, ouvrier spécialisé pensionné, Yverdon-les-Bains, décédé le 26 septembre dans sa 70^e année. Membre PV Vaud.

Maurice Dizerens, mécanicien pensionné, Yverdon-les-Bains, décédé le 26 septembre dans sa 83^e année. Membre PV Vaud.

Jean-Pierre Ducommun, chef de gare pensionné, Chambrelieu, décédé le 6 octobre dans sa 77^e année. Membre PV Neuchâtel.

Francis Genevaz, contremaître pensionné, La Praz, décédé le 22 septembre dans sa 74^e année. Membre PV Vaud.

Paul Pichard, fonctionnaire d'exploitation pensionné, Salavaux, décédé le 22 septembre dans sa 63^e année. Membre PV Vaud.

Marc Rosset, ancien chef de train, décédé le 5 octobre dans sa 90^e année. Membre PV Genève.

Gustave Rouvinez, chef de groupe pensionné, Sierre, décédé le 18 septembre dans sa 80^e année. Membre PV Valais.

■ PV Neuchâtel

Première présidente d'une section de retraités du SEV

Le 7 septembre, date historique pour le SEV, Barbara Kern a été élue présidente de la section PV Neuchâtel. C'est la première femme présidente d'une section de la sous-fédération des pensionnés PV. Barbara Kern succède à Jean Senn qui a présidé la section durant huit ans. **Merci Jean!**

Correspon-
dance et
communi-
cations

Y. Renevey présente à l'assemblée le groupement culture, excursion, nature qui a succédé au CEO (Centre d'éducation ouvrière).



Barbara Kern.

Tous les retraités ont reçu une lettre de Berne informant que nous recevons le « Courrier CFF » gratuitement.

Concernant la Caisse de pensions CFF, une rencontre aura lieu en octobre entre les CFF et les Chambres fédérales. Le paiement d'une somme de 1,3 milliards de francs sera envisagé, mais rien n'est encore fait. Le SEV a demandé à toutes les sections de faire signer une lettre adressée aux membres de la commission des finances du Conseil des Etats qui va s'occuper de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Après la lecture de celle-ci par Mme Kern, tous les membres de l'assemblée signent la dite lettre.

Visites des malades, anniversaires et jubilaires

Les visiteuses et visiteurs sont remerciés pour les nombreuses visites effectuées : 41 visites.

Nominations

Notre président est content car cette fois il peut présenter un ou plutôt une candidate pour le poste de présidente de notre section : Mme Barbara Kern. Après une brève présentation de ses activités aux CFF et personnelles, l'assemblée nomme, à l'unanimité, Mme Barbara Kern, présidente de la

section PV Neuchâtel, qui devient ainsi la première section PV de Suisse à être présidée par une femme. Félicitations à Mme Kern.

Il manque encore deux personnes pour compléter le comité. Pas de candidat. M. Philippe Spack est d'accord de s'occuper de l'envoi des cartes d'anniversaires aux jubilaires en remplacement de F. Diserens.

Sortie d'automne

La sortie d'automne a eu lieu le 22 septembre à la buvette du FC La Sagne. Soupe aux pois mitonnée par J.-P. Chopard.

Divers

L'assemblée vote un crédit de 1200 francs pour le remplacement de notre installation HP. Jean prend la parole pour son dernier discours de président en relatant les joies et les misères de la fonction. Il souhaite un bon retour à tous et bon vent à notre section sous la direction de notre nouvelle présidente. Daniel Graz prend encore la parole pour remercier Jean Senn pour le travail accompli comme président de la section PV Neuchâtel de 2002 à 2010. Applaudissements nourris pour notre ex-président.

*Le secrétaire :
M. Quartier*

La cave GESTL de la section SEV des Transports publics de la région lausannoise

Une cave pour célébrer l'amitié et le fruit de la vigne

Le Groupe économique du syndicat des transports lausannois (GESTL) distille un mix d'amitié et de vin.

Un « groupe économique » au sein de la section VPT tl, qu'est-ce que c'est ça ? Une sorte de commission des finances de la section de Johan Pain ? Une cellule de réflexion sur la juste répartition des richesses ? Que nenni, vous n'y êtes pas!

Au charbon

Lorsqu'il a été fondé en 1906, le GESTL avait pour but de faire faire des économies aux employés des tl en vendant du charbon à un prix avantageux. Et puis ce fut le tour de la viande, du sucre, des

pommes de terre, des pommes et enfin du vin. Le pouvoir d'achat ayant augmenté (le syndicat a passé par là) et les prix des produits de première nécessité ayant tendance à stagner grâce à la féroce concurrence que se livrent les grandes chaînes de

» A ses débuts, le GESTL vendait du charbon, du sucre, des pommes de terre, pour les employés des tl qui avaient des fins de mois difficiles. »

distribution, il ne restait plus que le vin et l'amitié pour justifier la poursuite des activités du GESTL.

A la cave

La cave du GESTL est aménagée sous le dépôt tl de Perrelet, à quelques pas de la pati-

noire de Malley. Chaque mois, le comité présidé par Ueli Eggen ouvre la cave selon un calendrier préétabli. Le jour J, l'ouverture a lieu entre 16 h 00 et 20 h 00. Bien que le comité soit composé uniquement de conducteurs de bus, tout le personnel des

tl peut bénéficier des prestations offertes par le GESTL lors de ses ouvertures mensuelles. Par

prestations, on entend la possibilité d'acheter du (bon) vin à un prix intéressant, parce que le comité entretient des relations privilégiées avec cinq vigneron-encaveurs (quatre vaudois et un valaisan). Trois fois par année, le GESTL met les petits

plats dans les grands et propose une ouverture qui commence à 15 heures et se termine à... point d'heures ! Durant cette grande ouverture, l'un des cinq vigneron-encaveurs offre l'apéritif et le président Eggen mijote un repas auquel les employés des tl peuvent participer moyennant une modique somme. Ueli Eggen a appris et pratiqué le métier de cuisinier avant de se mettre au volant des bus tl. De l'avis unanime de celles et ceux qui ont eu l'occasion de goûter à ses plats, Ueli cuisine de manière divine. Lors des ouvertures de Noël et de Pâques, outre les actions de

vin, il est possible de commander au GESTL des produits raffinés (foie gras, saumon, morilles), de très bonne qualité et à des prix défiant toute concurrence. La cave du GESTL regorge de petites surprises. Des collègues arrivent aux ouvertures avec du saucisson ou des cakes, parfois le comité se met à distiller du brandy à partir de vins qui sont sur le point de dépasser leur maturité...



Ueli Eggen, conducteur de bus aux tl, président du GESTL et cuisinier hors-pair.

Depuis une paire d'années, et pour la première fois de l'histoire du GESTL, une femme a accédé au comité. Il s'agit de

A la prochaine

Depuis une paire d'années, et pour la première fois de l'histoire du GESTL, une femme a accédé au comité. Il s'agit de

Danièle Ruchonnet qui est également membre du comité de la section VPT tl. « J'aime bien l'activité du GESTL, nous sommes une bonne équipe, tous bénévoles, qui voulons cultiver une certaine amitié en marge de notre travail et de notre activité syndicale. Tous les collègues des tl sont les bienvenus chez nous, y compris les retraités. »

Prochaine ouverture de la cave, le 28 octobre, de 16 à 20 heures. Qu'on se le dise.

Alberto Cherubini



Le comité du GESTL devant l'entrée de la cave. De gauche à droite: Patrick Von Gunten, membre adjoint; Ueli Eggen, président; Philippe Schwarz (tenant dans les bras sa fille Maeva), futur caissier; Danièle Ruchonnet, secrétaire; Jacques-André Despont, caissier actuel. Manque Christian Thorimbert, membre adjoint.



Danièle Ruchonnet, conductrice aux tl et secrétaire du GESTL.

Grande fête d'anniversaire à Berne

La ZPV Berne a fêté ses 125 ans

L'anniversaire a été fêté le 13 août 2010. Ce grand jour a été planifié durant plusieurs mois, diverses idées ont été développées et les préparatifs sont allés bon train. Les membres du comité d'organisation étaient légèrement nerveux : est-ce que tout marcherait comme prévu ? Est-ce que les gens viendraient en nombre ? Avons-nous pensé à tout ? Invité tout le monde ? Mais nous avons pu le constater durant la journée : nos craintes n'étaient pas fondées. Les premiers invités arrivèrent peu après l'ouverture des portes et ils ne furent pas les seuls à venir !

Chaque invité a reçu en cadeau une plaquette élaborée par Ernst Fischer qui fait la rétrospective des 25 dernières années. Avec ses commentaires étoffés et recherchés sur chacune des années, doublés de nombreuses anecdotes, Ernst a réussi à créer une brochure historique qui a plu à tous les lecteurs et leur a procuré beaucoup de

plaisir. Vers midi, la salle des fêtes était pleine et les invités, avec parmi eux le président SEV Giorgio Tuti et le président ZPV Andreas Menet, se sont dirigés vers le buffet recouvert de délicatesses préparées durant deux jours par notre équipe de cuisine.

Un franc succès

L'après-midi, divers divertissements étaient prévus. Le groupe folklorique « Ländlerfründe Bärau » avec Martin Burkhard ainsi que le chœur des hommes des cheminots pensionnés ont conquis les invités présents et ont grandement contribué à la réussite de la fête. Plus tard dans la soirée, Madame Marco nous a fait le plaisir de sa visite et nous a apporté un peu de flair international à Wittighofen. Merci à tous les interprètes. Aussi un immense merci aux animateurs Monika et Toni Schwarz qui, avec leur style plein d'entrain, ont mis de l'ambiance durant toute la journée. Le soir, un

nouveau buffet a été servi, permettant de profiter de cette journée à l'ambiance collégiale dans un tourbillon de délices culinaires.

Les réactions des invités ont prouvé que l'on pouvait parler de franc succès pour cette fête. Les gens ont eu du plaisir et l'ont montré en faisant spontanément des dons à la section ZPV Berne, ce pour quoi nous les remercions de tout cœur.

Pour terminer, encore un immense merci à l'équipe de cuisine qui a tout donné pendant trois jours et nous a tous vraiment gâtés. Egalement merci à toutes celles et ceux qui nous ont aidé, sans qui il aurait été impossible d'organiser une telle fête d'anniversaire. Merci enfin à tous les donateurs et sponsors pour la fête et pour les prix de la tombola.

Nous espérons que nous pourrions dire encore dans 125 ans : longue vie à la ZPV, vive la ZPV!

René Bertsch/mv



Toutes celles et tous ceux qui ont participé à ce mémorable 125e ne sont pas prêts d'oublier cette magnifique fête.



**SYNDICAT DE LA
COMMUNICATION**

COMedia

Avenir professionnel au Syndicat de la Communication et à comedia

Le Syndicat de la Communication, syndicat des branches poste, logistique, télécommunication et technologie de l'information et le syndicat comedia, le syndicat des médias fusionnent, au début de l'année 2011. Le nouveau syndicat comptera dès lors près de 48 000 membres.

Dans le contexte de cette fusion, nous recherchons pour notre nouveau secrétariat à Fribourg

un / une Secrétaire syndical-e régional-e (80%)

Votre profil

Vous êtes motivé-e à vous engager au niveau syndical et avez déjà une solide expérience dans ce domaine. Dans l'idéal, vous êtes au bénéfice de bonnes connaissances du droit du travail et du droit des assurances sociales et disposez d'un réseau syndical et politique dans le canton de Fribourg. Vous avez en outre le contact facile et un bon sens de l'organisation. De plus, vous avez le sens de l'initiative, êtes capable de travailler en équipe et résistez au stress. Vous maîtrisez parfaitement le français et avez de bonnes connaissances (surtout orales) de la langue allemande.

Vos tâches

Vous conseillez les membres de votre région en matière de questions liées au droit du travail et des assurances sociales, travaillez en étroite collaboration avec les sections locales et les autres secrétaires régionaux-ales de Suisse romande. Vous assurez la mise en œuvre de la stratégie syndicale et le recrutement de nouveaux membres dans votre région. Vous organisez des assemblées, conduisez des séances d'informations et organisez des actions syndicales. En outre, vous représentez le Syndicat dans des commissions et des délégations de négociation.

Entrée en fonction : 1^{er} janvier 2011 ou selon entente

Ce que nous offrons

Un poste à responsabilités dans un environnement professionnel intéressant et des conditions de travail progressistes.

Etes-vous intéressé(e) ? Si oui, n'hésitez pas à nous faire parvenir votre dossier de candidature avant le 22 octobre 2010 à l'adresse suivante :

Syndicat de la Communication
Madame Jacqueline Hadji
Looslistrasse 15, Case postale 370
3027 Berne

Monsieur Alain Carrupt, Président central du Syndicat de la Communication, téléphone 031 939 52 70, se tient à votre disposition (dès le 11 octobre) pour tout complément d'information sur l'emploi mis au concours.

Angle droit

L'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie, une pochette surprise

Comme on a pu le lire dans le journal récemment, une assurance d'indemnité journalière en cas de maladie ne vaut pas toujours le coup. Elle est pourtant la seule possibilité de revenus, à part le recours à l'aide sociale, après la suppression du salaire et avant l'octroi d'une éventuelle rente.

But de l'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie

Les assurances d'indemnité journalière en cas de maladie doivent couvrir la perte de revenus en cas de maladie. Les indemnités journalières servent à assurer le niveau de vie jusqu'à ce que le travail puisse être repris et le salaire à nouveau versé ou jusqu'à ce que l'employabilité soit rétablie et que les indemnités soient alors versées par l'assurance chômage. Elles servent souvent à permettre d'attendre l'octroi d'une rente de l'assurance invalidité, ce qui, comme on le sait, peut durer plus de deux ans. La plupart des assurances d'indemnité journalière sont donc conclues pour une durée de versements de deux ans au maximum. Les délais d'attente, l'étendue des prestations ainsi que d'autres dispositions varient selon les contrats et les fournisseurs. Il est recommandé de procéder à des comparaisons (par exemple sur www.comparis.ch). Avant toute signature de contrat, il faut se renseigner sur les prestations que verse l'employeur.

Les différentes sortes d'assurances indemnité journalière en cas de maladie**L'assurance collective d'indemnité journalière en cas de maladie**

Des assurances collectives d'indemnité journalière en cas de maladie sont conclues par des entreprises au bénéfice de leurs collaborateurs. En règle

générale, le droit aux prestations est limité à deux ans et couvre, suivant le contrat, 80% du salaire ou du gain assuré. Les conditions d'assurance de ces assurances d'entreprise pour indemnité journalière en cas de maladie sont communiquées lors de l'engagement de la personne. En règle générale, il est possible de couvrir les 20% de perte de salaire restants en s'assurant sur le plan privé. Si un collaborateur assuré perd son poste à la suite d'une maladie, le droit aux prestations subsiste même après la résiliation des rapports de travail.

L'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie selon la Loi fédérale sur le contrat d'assurance (LCA)

L'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie LCA est ouverte aux travailleuses et travailleurs sans assurance d'entreprise ou collective pour indemnité journalière en cas de maladie ainsi qu'aux indépendants. Elle a l'inconvénient que les assureurs peuvent opposer un refus au demandeur sans indiquer de motif. Des requérants jeunes et en bonne santé sont préférés à des personnes plus âgées ou atteintes dans leur santé.

L'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie selon la Loi fédérale sur l'assurance maladie (LAMal)

Comme dans l'assurance de base obligatoire, il y a dans cette sorte d'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie une obligation de contracter. Elle doit faire partie de l'offre de chaque assurance. Celle-ci ne peut pas refuser une proposition, elle peut seulement faire des réserves sur le versement de ses prestations lorsqu'il existe des atteintes préexistantes à la santé, respectivement des maladies antérieures avec de possibles séquelles. Pour réduire le risque que présente l'obligation de contracter, certaines assurances ont tendance à fixer l'indemnité journalière maximale à un

montant qui ne garantit pas le maintien d'un niveau de vie acceptable.

Un cas tiré de la pratique de la protection juridique SEV explicite la problématique

L'employeur de notre collègue a conclu une assurance d'indemnité journalière en cas de maladie selon la LAMal. Suite à sa maladie, il n'a plus été en mesure de reprendre son activité. L'assurance d'indemnité journalière lui a payé les prestations convenues, également après qu'il ait été licencié en raison de sa maladie. Entre-temps, l'assurance invalidité a pris une décision rapide : rente non accordée. L'assurance d'indemnité journalière a interrompu ses prestations au motif que notre collègue était en mesure de travailler en plein dans une activité adaptée. La protection juridique SEV a déposé des réclamations tant contre la décision de l'AI que contre la suppression du versement des indemnités journalières. Réagissant aux plaintes du SEV, l'AI a accordé une rente et l'assurance indemnité journalière a rétabli ses prestations avec effet rétroactif dès la suspension de ses paiements. Toutefois, quelle qu'ait été la décision de l'AI, les prestations de l'assurance indemnité journalière auraient dû être versées car notre collègue était inapte au travail pendant toute la durée. Si l'AI n'avait pas accordé de rente, le cas aurait été porté devant un tribunal.

Précaution

Vérifiez donc bien avec qui vous passez contrat ! Une assurance d'indemnité journalière en cas de maladie peut constituer un bon complément mais elle doit aussi offrir un réel soutien financier en cas d'incapacité de travail pour cause de maladie.

Une précision pour terminer

Ces informations ne concernent pas les collaboratrices et collaborateurs des CFF. Ceux-ci, comme aussi CFF Cargo SA, n'ont pas d'assurance d'indemnité journalière en cas de maladie. Ces cas sont traités à l'interne via la garantie de salaire de deux ans et le management de la santé.

*L'équipe de la protection juridique
sfr/trad sa*



La prochaine

Assemblée romande de la VPT

sera organisée par la section urbaine des TPF et aura lieu le

samedi 13 novembre à Marly près de Fribourg

Il est encore temps de s'inscrire auprès de votre président de section. Le prix est de Fr. 40.– moins Fr. 10.– de participation de la VPT, soit Fr. 30.–. Venez nombreux !

Le président du jour : Pierre-Alain Perritaz

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, 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-presse: 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 28 octobre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 21 octobre à 10 h

2/9



Dans l'arrière-pays glaronnais, sur un haut-plateau ensoleillé, au pays du nain barbu nommé « Zwäärg Baartli »

Journée d'automne dans le Braunwald

Verena Schuler (57), présidente de la VPT Braunwald, nous recommande une excursion dans son pays d'adoption, un endroit où les voitures ne sont pas admises mais qui est par contre très facilement accessible par les transports publics.

On arrive à cette station piétonne glaronnaise située à 1256 mètres d'altitude en moins de deux heures en train depuis Zurich en passant par Ziegelbrücke, puis en prenant à Linthal le funiculaire du Braunwald. Ce nom ne vient pas de la couleur brune (« braun » en allemand), mais du mot « brunno », « source » en ancien allemand, et signifie donc une « région riche en sources et en forêts ».

Le funiculaire du Braunwald, qui existe depuis 1907, ne sert pas seulement au transport des voyageurs mais

aussi à celui des marchandises plus ou moins vitales, jusqu'au matériel de construction. Il est considéré comme un transport public et en 2002, il est devenu une SA autonome et a été repris par le canton. Beaucoup des nouveaux employés de l'Etat (devenus membres de la caisse de pensions cantonale) ont cru que le syndicat ne leur serait plus utile, déplore Verena Schuler. Elle travaille aux « Sportbahnen Braunwald AG » comme cheffe caissière.

Verena Schuler a grandi à Schaffhouse et elle est venue dans le Braunwald il y a 35 ans. Bien que son mari soit décédé il y a 5 ans, elle veut rester dans la région car c'est là qu'elle se sent chez elle. Elle peut ainsi s'occuper de ses deux petits enfants (5 ans et 3 ans), qui sont souvent en visite chez elle. Le fait que Braunwald se trouve dans un terrain propice aux éboulements ne l'inquiète pas outre mesure : « nous ne percevons pas cela comme un danger ».

Attraction pour petits et grands Si on lui demande quelles balades sont à recommander en automne, Verena Schuler conseille le tour de 2 heures et demie de Braunwald au lac d'Oberblegi (1422 m), en passant par Schwettiberg, Orenplatte et Bösbächialp. Depuis le lac on peut descendre dans la vallée jusqu'à Luchsingen (572 m) en deux heures de marche environ, ou alors il est possible de descendre de Brunnenberg (1029 m) en téléphérique. On peut aussi prendre le télécabine Hüttenberg-Grotzenbüel (1559 m) et aller depuis là au lac d'Oberblegi en passant par Bösbächialp. De Grotzenbüel, les familles apprécieront le sentier du nain « Zwäärg Baartli », menant aux lieux qui font revivre les scènes originales du livre de contes du même nom : Rindenhüttli, Zwergenhöhle, Edelsteinspalte, Zwergenschloss (env. 1 heure). Depuis là, il est possible de monter sur le Gumen (1901 m) en passant par Braunwaldalp Oberstafel. Ou alors on



monte avec le Gumenbahn (télécabine ou télésiège) et l'on emprunte le sentier du nain « Zwäärg Baartli » en sens inverse. L'office du tourisme pourra vous remettre de la documentation à ce sujet et vous pourrez acheter un livre ou un CD avec cette légende :

Braunwald-Klausenpass Tourismus AG, 8784 Braunwald, info@braunwald.ch, 055 653 65 65, www.braunwald.ch.

Sur le site internet, vous trouverez plein d'autres propositions de randonnées et des informations sur les restaurants de montagne. *F/mv*

PELLET PIOCHE: **GOTHARD PERCÉ + RETRAITE = M. LEUENBERGER TOUT FEU TOUT FLAMME!**



IL Y A 50 ANS

Le cheval à l'honneur

Communiqué du magazine « Radio – Je vois tout »:

« Les Chambres fédérales elles-même n'ont pas admis que l'on supprimât totalement le cheval dans notre armée de milice. Notre collaborateur François-Achille Roch vous en parle en connaisseur. Tout grand comédien, il est un véritable ami des bêtes. Nos illustrations vous le prouveront. Une jeune reporter, Léonard Gianadda, vous fait part dans son « Tour de la Méditerranée » d'une vision neuve des contrées parcourues. Au sommaire du même numéro: les résultats du Prix Italia, les émissions de radio-Lausanne à l'occasion de la Semaine suisse, l'actualité internationale et ce que vous pourrez voir à la TV romande et à la TV française.

Le Cheminot, 14 octobre 1960.

Conférence des cadres CFF

Le burnout, un sujet encore tabou

L'épuisement professionnel – ou burnout – est une sorte d'épidémie qui se propage aujourd'hui dans tous les secteurs d'activités. Cela peut faire de gros dégâts. Il faut en parler.

Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV, a mis sur pied une série de conférences destinées aux cadres CFF sur le thème du burnout. Mercredi 6 octobre, au Buffet de la Gare de Lausanne, Anny Wahlen, psychologue auprès de l'Institut de médecine du travail (IFA), a levé le voile sur un phénomène de notre époque.

La brûlure intérieure

Tu es un employé consciencieux, travailleur, perfectionniste et à qui les responsabilités ne font pas peur ? Alors tu cumules quelques facteurs de risques pouvant conduire au burnout. Parce qu'aujourd'hui le travail a des tentacles vers ton domicile (par le biais de ton iPhone ou Blackberry), tu ne décroches plus, tu t'investis un max. Et puis un jour, tu te rends compte que tu es comme « brûlé » à l'intérieur, qu'il ne reste de toi que la carcasse et que l'intérieur a été ravagé.

C'est le burnout. T'as plus de jus. T'es épuisé. Tu te sens nul. Toi, le champion, tu es devenu inefficace. Grillé.

Réponses individuelles et collectives

La psychologue Anny Wahlen a tracé quelques pistes pour éviter le burnout : « lâchez prise, apprenez à dire non, méfiez-vous du perfectionnisme, prenez le temps de mettre les priorités, prévoyez du temps pour vous même, distinguez vos besoins de vos envies ». Les répliques de la part des cadres CFF ne se sont pas faites attendre : « l'entreprise pousse à l'excellence, les délais sont toujours plus courts, les restructurations nous obligent à changer de lieu de travail quand ce n'est pas de métier, etc. ». Mais à entendre Anny Wahlen, les CFF ne sont pas les seuls à détenir la palme du changement permanent. « On considère qu'aujourd'hui, dans le monde professionnel, il faut se recycler en moyenne tous les cinq ans pour conserver ses connaissances à jour. » Anny Wahlen reconnaît que ce n'est pas facile de parler de ses limites « de nos jours, le burnout est hélas encore souvent un sujet tabou ». La psychologue insiste sur le fait que l'on se consume par l'accumulation de facteurs, stress compris, et qu'il ne faut pas at-



L'accumulation de stress est à la source du burnout.

tendre que ce dernier devient cumulatif pour réagir de manière individuelle. Il faut apprendre à « dire non » et à « se mettre des limites ». Daniel Trolliet suggère que certaines réactions face à des si-

tuations de stress – sous-ef-fectifs, restructurations mal fagotées – doivent être collectives. Mais ça, c'est le rôle du syndicat, c'est-à-dire de nous tous.

AC

Deux sites Internet pour en savoir plus sur le sujet :

www.swissburnout.ch
www.medecinedutravail.ch

CINQ QUESTIONS À ANNY WAHLEN

« Le burnout est caractérisé par un sentiment d'inefficacité et de perte d'estime de soi »

Le burnout est-il un phénomène de notre époque ?

En quelque sorte parce qu'il est lié aux changements rapides que connaissent notre société et le monde du travail. Changements qui favorisent le stress cumulatif. Cela peut conduire à un processus de burnout, surtout auprès de personnes qui cumulent les facteurs de risques.



Anny Wahlen.

Qui est prédisposé au burnout ?

Personne n'est à l'abri d'un burnout, mais il est vrai que

les personnes qui ont un niveau d'exigences élevé, qui sont extrêmement engagées et loyales et qui ont de la peine à se mettre des limites présentent plus de risques d'entrer dans un tel processus.

Quelle est la différence entre burnout et dépression ?

Le burnout n'est pas encore décrit comme maladie à part entière. On peut dire que le burnout est un ensemble de symptômes d'épuisement professionnel ou d'épuisement lié à l'engagement pour une cause. Le burnout est en outre caractérisé par une distanciation, un sentiment d'inefficacité et une perte d'estime de soi. Il peut parfois conduire à la dé-

pression qui touche alors toutes les sphères de la vie d'une personne. Les personnes victimes d'une dépression développent des sentiments de culpabilité par rapport à cette maladie dont, bien que reconnue, il est encore parfois difficile de parler.

Et le burnout, ça se soigne ?

Oui, en retirant partiellement ou totalement la personne de la source de « brûlure » ou d'épuisement. Autrement dit, si le burnout est lié à l'activité professionnelle, il peut être utile de diminuer le volume des tâches ou le temps de travail. Le processus de reconstruction peut être long et un accompagnement ex-

terne (médecin, psychologue, thérapeute) aide à reconstruire un équilibre.

Que fait l'Institut de médecine du travail au sein duquel vous collaborez ?

Nous offrons nos services aussi bien au niveau individuel qu'au niveau des organisations. Nous faisons également de la prévention, en aidant les organisations à comprendre ce qui favorise le stress et le burnout dans un environnement professionnel. Nous collaborons à la mise en place de programmes d'action pour lutter contre les facteurs stressants qui peuvent conduire au burnout.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

Eva Koch aime voler – mais elle reste cependant au sol, la plupart du temps

Une battante au grand coeur

Eva Koch a exercé les métiers les plus divers. Elle est maintenant « employée en transport aérien ». Une notion bien pâle pour un travail passionnant.

Il y a des personnes dont la biographie se déroule apparemment sans histoire. Tranquillement – peut-être même de manière un petit peu ennuyeuse. Eva Koch ne fait certainement pas partie de ces personnes. Cela commença déjà à sa prime enfance : en 1956, ses parents quittèrent leur Hongrie natale et arrivèrent en Suisse via l'Autriche – et c'est chez nous que leur fille Eva vint au monde. Les parents trouvèrent du travail chez Kambly à Trubschachen. Eva a donc été bilingue dès l'enfance : le berndütsch et le hongrois – aujourd'hui on ne remarque plus guère ces deux langues puisqu'elle s'exprime en dialecte zurichois...

Enthousiaste et polyvalente

A la recherche de sa voie, Eva fit un stage chez un dentiste : « Cela m'a tout de suite fascinée », dit-elle. On remarque que la capacité de s'enthousiasmer fait toujours partie de son caractère. Elle travailla à Langnau comme assistante dentaire, assistante en prophylaxie et formatrice d'apprentis, se perfectionna dans la technique dentaire aux Etats-Unis et devint assistante en chirurgie maxillaire.

« Je ne supporte pas l'injustice »

Après de nombreuses années de pratique, Eva Koch développa une allergie au formol : « C'était clairement d'ordre psychique », dit-elle, « je ne supporte pas l'injustice, l'arbitraire – aussi envers des collègues ». Une offre d'emploi la conduisit à l'Aéroport de Zurich-Kloten dans le voisinage duquel elle habitait depuis son mariage. A l'Aéroport, elle travailla dans le secteur de la sécurité et eut l'occasion de voler dans cette fonction. Elle accomplit une



Eva Koch aime son uniforme mais, sur pression de son employeur, sa photo a dû être prise en « civil ».

formation d'hôtesse de l'air – c'était peu avant le grounding de Swissair. Elle eut l'occasion de mettre à profit ses connaissances linguistiques : à côté de ses deux langues maternelles, elle ne parle pas seulement anglais et français mais elle sait aussi utiliser l'alphabet Lorm, peut donc communiquer avec les personnes sourdes et aveugles. « J'ai toujours eu un petit peu le syndrome d'Uscher », nous dit Eva. C'est donc logiquement qu'elle a servi de guide à des groupes de sourds-aveugles. C'est une constante chez elle depuis sa première formation : « Je mets toujours l'être humain au cœur de mes pensées », déclare Eva Koch. Mais les avions, dont elle réalisait des modèles réduits quand elle était encore une gamine, ont toujours beaucoup compté pour elle.

Le monde scintillant des avions

« Le monde de l'aviation

quelque chose de fascinant », trouve-t-elle, c'est pourquoi elle a cherché à travailler au plus près des avions : « C'est l'atmosphère, le parfum du vaste monde qui me plaît ! ». C'est via Jet Aviation qu'elle arriva à Dnata, une des trois entreprises de « maintenance » qui sont actives aujourd'hui à l'Aéroport de Zurich. Ces entreprises s'occupent de tout : de faire le plein des avions jusqu'au check-in. « Le check-in n'est pas ma tasse de thé », précise toutefois Eva Koch, « je ne tiens pas en place, il faut que je bouge ». C'est pourquoi elle travaille au service à la clientèle : vente des billets, modifications de réservation, renseignements, conseils – et

calmer les clients quand ils sont nerveux. « Je suis souvent le tampon », résume-t-elle. Mais ce travail lui plaît, elle aime porter l'uniforme et représenter sa compagnie. Deux traits de caractère d'Eva Koch forment une belle symbiose chez elle : elle lutte contre les injustices et elle s'efforce d'être gentille et prévenante envers chacun.

A vélo pour le tour du matin

Eva assure 13 tours de service par mois à l'Aéroport. Son domicile d'Effretikon n'est qu'à deux arrêts de chemin de fer de l'Aéroport mais Eva se rend le plus souvent au travail à vélo. Elle n'aime pas prendre la voiture, le trajet à vélo lui prend une petite de-

mi-heure. Si elle est du matin, elle se lève à 2 heures « je suis une lève-tôt », prend tranquillement son petit-déjeuner et enfourche son vélo peu après 3 heures : « J'adore ce moment du point du jour ». Elle ne se laisse pas volontiers stresser, « mon mari est aussi quelqu'un de plutôt tranquille », pense-t-elle.

Une sportive accomplie

Il y a encore une facette d'Eva Koch dont on n'a pas encore parlé : celle de la sportive. « Depuis trois ans, j'ai un vélo de course en carbone et je fais de la compétition », dit-elle avec enthousiasme. Elle fait de la course à pied depuis 8 ans avec le groupe de la Swiss Airline, sa distance favorite est le semi-marathon. Elle prend régulièrement part à des compétitions telles que le « World Airline Road Run » auquel participent des compétitrices et compétiteurs de 40 à 50 compagnies aériennes. On la retrouve souvent tout en haut du classement. Elle pratique aussi activement le triathlon, le ski et le badminton.

La syndicaliste

Il y a juste 5 ans qu'Eva Koch a adhéré au SEV, dans la section GATA. Cette abréviation signifie « Groundstaff Aviation Technic and Administration », c'est donc dans cette section qu'est organisé le personnel au sol des compagnies d'aviation. Fondée en l'an 2000, la section GATA a été intégrée au SEV en 2004. « J'ai déjà souvent été contente de faire partie du SEV », dit notre collègue. Elle a été recrutée par un collègue à qui elle avait donné les bases du métier. Au SEV, elle a suivi des cours de formation, le syndicat l'a aussi aidée à obtenir un certificat de travail. Eva nous dit que si une information du syndicat est affichée dans les locaux du personnel, elle disparaît chaque fois rapidement. Mais Eva et ses collègues ne se laissent pas intimider et ils ont toujours à disposition une réserve de copies pour pouvoir remplacer celle qui a été enlevée.



Tout y est : le sac d'Eva Koch.