

L'avocat-conseil

Andrea Cantieni est un des avocats-conseils du SEV. Il se place volontiers aux côtés des « faibles ».

Pages 6 et 7



L'Union syndicale suisse en congrès

Le congrès de l'Union syndicale suisse se tient tous les 4 ans seulement. Le prochain aura lieu les 5 et 6 novembre. Avec comme point central le lancement de l'initiative pour un salaire minimum.

Pages 8 et 9



De père en fils

Chauffeur de bus aux tl, John Pain est un syndicaliste engagé, tout comme son père Johan.

Page 20

Le succès pour la pétition permet de mettre la pression pour les négociations salariales

Non au démantèlement !

7200 signatures pour dire non à la diminution des salaires.

Les collaboratrices et collaborateurs du SEV ont remis l'un après l'autre

des enveloppes de feuilles remplies de signatures. Le chef du personnel des CFF Markus Jordi a eu besoin d'aide pour toutes les transporter. « Nous avons obtenu la pression nécessaire

pour les négociations », a constaté Manuel Avallone.

Pages 2 et 3



Giorgio Tuti, Manuel Avallone et les membres SEV entourent le chef du personnel Markus Jordi.

Les travailleurs sont les vrais héros d'Altransit

Destins de mineurs



Un fois le rideau tombé sur la cérémonie officielle pour la chute de la dernière paroi d'Altransit, il reste une certitude unanime: les vrais héros du chantier du siècle sont les mineurs et tous ceux qui, à d'autres postes, ont contribué à la réalisation de cette opération. Un livre est dédié

aux travailleurs de Sedrun, pour leur rendre hommage. Une manifestation de respect pour le travail difficile, dangereux et fatigant des mineurs, qui le pratiquent avec passion. La fête est finie et il faut maintenant regarder en avant, car les points en suspens sont encore nombreux.

Pages 10 à 12

ÉDITO

UN SIGNAL FORT

Encore davantage de feuilles remplies de signatures sont arrivées au SEV durant le week-end. Des 7200 remises jeudi dernier, on est passé à plus de 8000 signatures, et il y en aura en réalité encore davantage ! C'est un signal fort et massif qui

montre à quel point le système salarial est essentiel pour les collaboratrices et collaborateurs. Ils savent tous ce qu'ils accomplissent quotidiennement pour les CFF et le système de transports publics. Un travail au top ! Et ce travail doit être rémunéré correctement, aussi à l'avenir.

Ces milliers de signatures veillent à ce que notre délégation de négociation entame le prochain round avec un fort soutien. Les CFF aussi ont compris le signal, j'en suis persuadé. Il est bien possible qu'ils aient cru que le personnel ne s'intéresserait pas à ces négociations. Bien possible qu'ils aient imaginé que leur stratégie d'attaque contre les syndicats mènerait au succès et affaiblirait la volonté de combattre du personnel.

Eh bien, ils se sont fait des illusions ! Je dis merci à tous pour ce signe clair et net de solidarité et de combativité. Pour nous au SEV, c'est aussi un signal: vous nous montrez clairement que vous voulez une attitude ferme dans les négociations. Nous nous y tiendrons. Et si nécessaire, nous nous appuyerons à nouveau sur vous !

Giorgio Tuti, président SEV

SPRINT FINAL POUR L'INITIATIVE 1:12

Il ne reste que quelques jours pour récolter des signatures en faveur de l'initiative 1:12. Celle-ci exige que les salaires les plus élevés dans une entreprise soient au maximum 12 fois plus hauts que le salaire le plus bas. Le comité d'initiative appelle à retourner immédiatement les feuilles déjà signées et à télécharger des feuilles de signatures supplémentaires pour ceux qui veulent faire un dernier effort de récolte à l'adresse www.1-zu-12.ch.

pmo

EN VITESSE

SONDAGE : PLUS DE 800 RÉPONSES DÉJÀ !

■ Suite aux assemblées générales de printemps, la sous-fédération LPV a pris l'initiative de mettre sur pied un sondage auprès de tous les mécaniciens de locomotive CFF de la Division Voyageurs. Cela résulte d'une insatisfaction générale du personnel des locomotives, suite à la dégradation de leurs conditions de travail. Ce sondage porte justement sur la satisfaction au travail, sur les horaires et tours de services ainsi que sur les liens entre travail et santé/bien-être. Les derniers questionnaires devraient parvenir au secrétariat d'ici à fin octobre. Il y a d'ores et déjà plus de 800 mécanos qui ont répondu, ce qui satisfait Rinaldo Zobebe, président de la sous-fédération LPV. Il s'agit maintenant de dépouiller ces résultats et de les analyser. On ne manquera pas de vous informer des résultats d'ici à fin novembre. *Hes*

SPRINT FINAL POUR L'INITIATIVE 1 : 12

■ Il ne reste que quelques jours avant l'expiration du délai de récolte des signatures pour l'initiative 1 : 12. Celle-ci exige que dans une entreprise, le plus haut salaire soit au maximum 12 fois plus élevé que le salaire le plus bas. Le comité d'initiative lance un appel à envoyer les feuilles de signatures. Ceux qui veulent faire un dernier effort de récolte peuvent télécharger la feuille avec des infos supplémentaires sous : <http://ju-so.ch/fr>

S-BAHN : LA LUTTE CONTINUE

■ Les chefs de train S-Bahn attendent la réponse de la ZVV (transports publics zurichois) quant à leur pétition, remise début octobre, qui avait récolté plus de 3000 signatures. Ils restent actifs contre le nouveau concept de sécurité prévu, qui supprime leur fonction : contacts avec les politiques et informations aux voyageurs. Ils ont ainsi passé deux soirées prises sur leur temps libre dans la partie S-Bahn de la gare de Zurich, afin d'informer les personnes intéressées.

100 collaborateurs ont remis les 7200 signatures à Markus Jordi, responsable du personnel aux CFF avec la requ

Salaires équitables : immense

7200 signatures remises et encore quelques centaines reçues par la suite : la pétition du SEV pour des salaires équitables est un véritable succès.

Jour après jour, leur nombre augmentait. On a finalement atteint une quantité de signatures qui dépasse même les attentes les plus audacieuses : 7200 signatures ont été récoltées jusqu'à la date de la remise de la pétition, puis quelques centaines encore, si bien qu'on arrive à plus de 8000 signatures, récoltées en moins de deux semaines.

Personnel inquiet

Le temps était ensoleillé mais frisquet, devant le siège des



Une longue file lors de la remise de la pétition : les cheminots ont saisi l'occasion pour transmettre oralement leurs attentes au chef du personnel.

Qu'attendez-vous du nouveau système salarial des CFF ?



Tanja Bättig, recensement des fréquences (FQ) et cheffe de train S-Bahn à Zurich : « J'attends une adaptation de mon salaire vers le haut et non vers le bas ! Les FQ doivent faire toujours plus mais rien n'a encore changé au niveau du salaire. »



Andreas Steffen, travaillant à l'entretien des automates régionaux à St-Gall : « J'espère que les salaires augmenteront. A RIDA, nous sommes sous-payés pour le travail que nous réalisons. On prend des risques vu qu'on travaille avec de l'argent. »



Jean-Bernard Egger, président VPV Lausanne : « J'attends des CFF un geste positif. Depuis plusieurs années l'entreprise invite les collaborateurs à apporter leur concours pour des défis qui sont à chaque fois un investissement en temps, en loyauté et en force. Les employés ont augmenté la productivité de manière importante et les pressions sont de plus en plus élevées. Il est important que ceux qui nous dirigent comprennent une fois pour toutes que les cheminots sont des gens qui s'investissent. »



Nicola Porreca, président de la section BAU Nordwestschweiz : « Des diminutions de salaire ne doivent pas entrer en ligne de compte. Ma famille de 5 personnes aura déjà 1200 francs de frais en plus l'année prochaine juste pour les primes de caisses-maladie. »



Walter Egger, spécialiste nettoyage à la préparation des trains à St-Gall : « Nos salaires ne peuvent pas diminuer, il y a toujours davantage à nettoyer, par exemple les trains spéciaux foot, et plus à faire dans les mêmes tours, avec le même nombre de personnes, ou moins. »



Claude Gaille, président ZPV Léman : « Je trouve que les cheminots en général et les agents de train en particulier font déjà assez d'efforts financiers, nous sommes sollicités pour l'assainissement de la caisse de pension, imposition des FVP et il faudrait que le salaire des anciens soit gelé pendant des années, tandis que celui des jeunes collègues progresserait à pas de fourmis, pour moi ce n'est pas envisageable. Comme il a été relevé, les CFF sont la meilleure compagnie ferroviaire du monde, il ne faudrait pas que ce succès soit l'œuvre de cheminots précarisés et étouffés financièrement. »

ête suivante: « Pas de dévalorisation du travail, pas de diminution des salaires minimaux »

succès de la pétition

CFF à Berne le 21 octobre au matin. Les CFF avaient prévu du café et des croissants, de même que le SEV, qui avait prévenu bien à l'avance de son intention...

Plus de 100 collaborateurs étaient venus sur place en habits de travail afin de prendre part à la remise de la pétition et pour bien montrer aux CFF qu'il ne s'agissait pas d'une action des employés SEV, mais bien d'une requête de leur propre personnel.

Les signatures ont été remises par paquets dans des

enveloppes au logo « Le rail, c'est nous » à Markus Jordi, par des cheminots de tous les horizons. La plupart de ces « messagers » ont profité de l'occasion pour expliquer à Jordi leurs attentes face au nouveau système salarial.

« **Équitable pour le personnel et équitable face au marché** »

Jordi a accepté poliment ces signatures puis s'est adressé à ceux qui lui ont remis la pétition: « Nous voulons également un système de salaire juste, qui tienne compte aus-

si bien des exigences et capacités que de la situation du marché du travail. »

Moderne ne veut pas dire juste

Le président SEV, Giorgio Tuti, a souligné en revanche: « Les CFF veulent surtout un système salarial moderne et cela signifie que la valeur du travail devient moins importante », puis il a complété: « C'est seulement avec du personnel motivé que les CFF pourront continuer à connaître de telles performances dans les transports publics.

Et cette qualité supérieure implique également des salaires corrects! »

Les négociations continuent

Manuel Avallone, vice-président SEV, dirige la délégation syndicale de négociations et est donc très impliqué dans le processus. Il a remercié les personnes présentes: « Avec l'immense succès de cette récolte de signatures, vous nous donnez, à la délégation de négociations, l'appui nécessaire pour faire accepter nos revendications. »

Entre-temps a eu lieu une nouvelle ronde de négociations et Manuel Avallone constate: « Du côté des CFF, ils sont impressionnés par la quantité de signatures que nous avons remises. Cela a influencé leur attitude dans les négociations. » Mais rien n'est encore gagné: de dures négociations restent encore devant nous.

Peter Moor/Hes

Le Conseil fédéral a finalisé son message sur la deuxième partie de la Réforme des chemins de fer 2

Obligation de mise au concours limitée

Des bases pour la standardisation technique des chemins de fer et des règles pour les mises au concours dans le trafic voyageurs: ce sont les points centraux du 2^e paquet de la réforme des chemins de fer 2.

Le Conseil fédéral a transmis son message au Parlement sur la « Réforme des chemins de fer 2.2 », qui ancre dans la loi les mises au concours au niveau du réseau de bus. Les nouvelles concessions devront être mises au concours, mais les renouvellements de concessions existantes y échappent. Le Conseil fédéral n'a pas non plus choisi l'obligation pour le trafic voyageurs rail.

Plus de coûts que de bénéfices

Le SEV salue cette décision puisqu'on sait depuis longtemps que les coûts des mises au concours pour des lignes existantes dépassent les bénéfices qu'on peut en retirer. Le SEV met en garde contre l'euphorie aveugle de la concurrence: le coût global de telles procédures est très élevé et le résultat est bien souvent la confirmation de l'octroi des concessions à l'opérateur déjà en place, mais à un



Dans le canton de Berne (photo: un bus de la ville de Thoune), une convention cadre assure les conditions d'engagement.

moindre prix. Ce résultat serait aisément atteignable, et meilleur marché, par de simples négociations. « Nous rejetons cette croyance erronée dans les prétendues valeurs de la concurrence. Les mises au concours, dans un système de transports publics efficace comme le nôtre, coûtent bien plus qu'elles ne rapportent », souligne Giorgio Tuti.

Protéger le personnel

Le SEV souligne aussi qu'il faut veiller au maintien des standards de salaires et de conditions de travail, que ce soit au travers de garde-fous légaux ou contractuels. Des mises au concours au dé-

triment du personnel sont inacceptables et d'ores et déjà exclues dans plusieurs cantons, grâce à des conventions collectives cadres. Le SEV ne s'oppose pas au principe de mise au concours de lignes de bus dans deux cas de figure: « Là où de nouvelles lignes sont créées ou en cas de manque flagrant de qualité des prestations de l'opérateur, nous pouvons nous imaginer une mise au concours », déclare Tuti. Le SEV refuse par contre toute obligation en cas de renouvellement de concessions. « Nous saluons le fait que le Conseil fédéral ait aussi choisi la non-obligation pour ce qui concerne le trafic ferroviaire; il n'y a au-

cune raison de prévoir autre chose », affirme Giorgio Tuti.

Il en appelle au Parlement pour qu'une solution intelligente et adaptée aux réalités suisses soit trouvée.

La réforme a également comme objectif d'adapter le réseau ferroviaire aux standards techniques européens et d'éliminer ainsi les obstacles au développement de lignes transfrontalières, c'est-à-dire d'améliorer l'interopérabilité. D'autres changements: les gestionnaires participeront aux coûts de base résultant de la mise à disposition par les cantons des pompier et des services de sauvetage et une valeur limite d'alcoolémie, qui n'existe pas pour la navigation intérieure privée, sera fixée.

bav/pmo/Hes

QUEL FUTUR POUR LES CHEMINS DE FER DITS « INTÉGRÉS » ?

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a mis sur pied un groupe d'experts chargé d'élaborer des propositions pour l'organisation future de l'infrastructure ferroviaire suisse. Ce groupe de spécialistes est sous la direction de Paul Blumenthal, ancien chef de la division Trafic Voyageurs CFF.

L'analyse doit être menée d'ici au printemps 2012. Celle-ci produira un modèle adapté aux besoins de la Suisse, compatible avec l'UE, conçu pour une entreprise et judicieux en termes de transport afin d'assurer un accès non discriminatoire au réseau (attribution des sillons et organisation de l'infrastructure de transport). De façon générale se pose la question du futur des chemins de fer organisés de manière « intégrée », où les secteurs d'infrastructure sont liés directement aux entreprises ferroviaires.

bav/pmo/Hes

Gothard, la suite

L'achèvement du percement du plus long tunnel du monde a largement mobilisé les médias. On a beaucoup parlé chemin de fer ces derniers temps ! Et en bien, puisque les seules critiques ne portaient que sur le dépassement du crédit initial et sur les investissements ferroviaires que la réalisation du Gothard de base aurait retardés.

Il faut tout de suite clarifier la chose : entre le moment où le projet a été déterminé, le budget établi et l'entrée en service, il se sera écoulé plus de 20 ans ; dans ces conditions, avec l'évolution des normes techniques, l'amélioration de la sécurité, etc., intervenues durant la période, 40 % de dépassement, est-ce un scandale ? En fait, c'est plutôt un exploit ! Quant aux lacunes actuelles en matière de financement du réseau ferroviaire du Plateau, elles sont au moins autant dues aux mesures d'économies répétées, à court terme, imposées par la droite, totalement incohérentes en pleine phase d'augmentation du trafic. Tout se passe pour la droite comme si l'affluence des voyageurs au-delà des prévisions était une tare qu'il faut combattre à grands coups de mesures d'économies !

Après le percement du tunnel de base, l'aménagement technique de l'axe du Gothard se poursuivra comme prévu jusqu'en 2019, date prévue de la mise en service du nouveau tunnel du Monte Ceneri. Durant cette période, deux questions fondamentales devront être réglées. D'une part, la rentabi-

lité des NLFA, d'autre part, le rythme de réalisation des autres grands projets ferroviaires indispensables au développement du pays.

La rentabilité pour le pays dépend du concept général d'exploitation des deux NLFA. En l'occurrence, ce concept aura obligatoirement une très forte composante politique. Tout d'abord pour respecter la volonté du peuple de transférer le trafic marchandises de la route au rail. Qui va assumer cette responsabilité nécessairement supranationale dans le transit quotidien sur le réseau national (Lötschberg-Simplon, Gothard et pourquoi pas Vallorbe-Simplon, seule ligne transalpine déjà existante) des trains jusqu'à 4000 tonnes ? Qui va superviser les priorités voyageurs – marchandises ? Qui peut gérer la période transitoire qui va voir disparaître le transport des camions au profit de celui des grands et très grands containers ? Le Conseil fédéral fixera le cadre, mais quelle

entité, quel organisme assurera l'application au jour le jour ? En aucun cas cela ne pourra être un opérateur ferroviaire existant (CFF, BLS, HUPAC, etc.) puisqu'ils sont en concurrence les uns avec les autres. Aucun ne peut prétendre défendre les

intérêts du pays. Par définition, ils défendent d'abord les leurs. Alors qui ? Un super OFT avec des compétences impératives de régulation directe ? (avec des cadres formés où ?).

Un autre aspect de la rentabilité touchant particulièrement le Gothard. Que faire de la ligne de faite ? A l'ouverture de la ligne de base, pour obtenir immédiatement un effet de transfert de la route au rail, il faut que les prix de celui-ci baissent par rapport à la route. Par conséquent, les coûts d'exploitation de la ligne de faite (+ 50 %) doivent disparaître du prix des tracés. Que faire de cette ligne ? Il y a plusieurs possibilités. Mais quoi qu'il en soit, ce serait un non-sens économique absolu de vouloir la conserver sous sa forme actuelle comme les CFF semblent le souhaiter. Qui en paierait les coûts ? Dans ce cas-là, la rentabilité nationale des NLFA serait gravement compromise. Et ce ne serait pas bon pour la suite des investissements ferroviaires nécessaires aussi bien pour achever l'axe du Gothard (Lugano-Chiasso) que pour désengorger certains axes du Plateau (dont la rive nord du Léman).

Dans tous les cas, à plus ou moins bref délai, le peuple aura à trancher sur la suite des grands investissements ferroviaires. Il serait bon qu'il puisse le faire avec la conviction profonde, renouvelée, qu'il y aura un véritable retour sur investissement.

Michel Béguelin



Réintégration de la police des transports au sein des CFF

Les agents réclament de bons salaires

Les employés réclament une hausse de salaire plutôt que du temps libre supplémentaire.

La police des transports (PT) issue de la SA Securitrans, une filiale commune des CFF (51 %) et de Securitas (49 %), a été dissoute au début de l'année pour devenir une SA appartenant uniquement aux CFF. Elle doit être entièrement intégrée au personnel roulant des CFF à partir du 1^{er} janvier 2011. On revient

ainsi de la privatisation partielle de la police ferroviaire de 2001, que le SEV jugeait critiquable. Les 240 personnes de la PT seront soumises à la convention collective des CFF. Ce projet s'appelle de manière maligne « Sierra II ».

Un personnel recherché

Cela pourrait devenir pour les CFF une progression difficile en équilibre sur une crête, car le marché joue pour une fois en faveur des employés. On compte peu de policiers for-

més par rapport aux nombreuses places ouvertes par les corps de police, avec des conditions attractives en proportion de cette pénurie. Ainsi la comparaison des mesures salariales des CFF pour les policiers des transports dans la CCT CFF avec les salaires dans trois corps de police cantonaux montre que la progression en fonction de l'expérience est meilleure dans les cantons. Ce qui signifie que là les policiers expérimentés ont des salaires maximaux plus élevés. Aux CFF, seuls les sa-

laire de départ sont légèrement meilleurs. Avant tout, les gens de la PT ne peuvent pas comprendre que les CFF veuillent augmenter leur temps de travail annuel de 1950 heures (pour un salaire à 100 %) à 2050 heures, sans augmenter également le salaire de base. Selon les CFF, l'augmentation du temps de travail sera accompagnée de davantage de vacances, de meilleures compensations des nuits et dimanches ainsi que des primes de temps pour le travail de nuit qui dans l'en-

semble feraient plus que compenser financièrement.

Un vote très clair

Cependant, pour de nombreux collaborateurs, le salaire est plus important que davantage de temps libre. Cela s'est vu lors du vote cinglant le 28 septembre à Lausanne, lors d'une assemblée du SEV destinée aux employés de la PT. Le SEV va inclure cet élément dans les négociations en cours.

■ Migrantes et migrants SEV

Représentants élus à la commission SEV

Les sièges des organes nationaux du SEV ont été repourvus pour une nouvelle période de mandat lors de la journée nationale des trois commissions SEV.

Durant la journée nationale des trois commissions SEV – femmes, jeunes et migrants – du 18 septembre à Soleure, les migrantes et migrants présents ont tenu leurs élections pour les organes nationaux du SEV :

- *comme délégué du congrès*: Naser Morina (RPV Suisse centrale) et Giovanni La Rocca (VPT Brünig);
- *au comité SEV*: Angelo Chiuchiolo (TS Zurich) comme représentant permanent, et Imer Balazi (TS Suisse centrale) comme membre remplaçant;
- *à la conférence CCT-CFF*: Filippo Giando-

menico (TS Zurich) – il fait aussi partie du comité restreint de la CCT (Ausschuss) – et Gerardo Sibilio (RPV Bâle);

- *à la commission de vérification des affaires SEV (Geschäftsprüfungskommission SEV)*: Rexhep Berisha (TS Zurich).

Parmi les dix membres de la *commission des migrations* ont été nouvellement élus: Bruno Baruffato (TS Tessin) et Eugenio Tura (SBV Argovie-Soleure).

Du côté du SEV, les migrant(e)s seront soutenus par le secrétaire syndical Arne Hegland du secrétariat régional de Zurich. Il sera appuyé dans cette tâche par Elke Gabor, la nouvelle collaboratrice administrative au secrétariat régional de Zurich, et suivant les cas, par Susanne Schürch, du secrétariat central à Berne, qui se charge de l'encadrement administratif de la commission SEV des migrants depuis sa fondation officielle, le 3 décembre 2005. *Fi/hk*

Décision circulaire de SEV Assurances Coopérative

SEV Assurances Coopérative

Le nom commercial doit désormais contenir le terme de coopérative.

SEV Assurances Coopérative est placée sous l'autorité de surveillance des marchés financiers (FINMA). Les statuts de SEV Assurances Coopérative ont été présentés à la FINMA la dernière fois à l'occasion du renouvellement de l'autorisation de gestion en juillet 2007 et ont été considérés comme conformes à la législation et corrects. L'ins-

cription auprès de l'office du registre du commerce de la ville de Bâle a été effectuée ensuite. Les années suivantes, de 2008 à avril 2010, le Conseil d'administration de la SEV Assurances Coopérative a adopté divers changements ponctuels, essentiellement en rapport avec la répartition des tâches entre PWC, l'organe de révision, et la commission de gestion, les changements de nom et le règlement sur les signatures. L'unique nouvel aspect concerne l'énoncé du nom com-

mercial qui doit contenir l'additif Coopérative au niveau de la dénomination SEV Assurances.

Statuts disponibles sur Internet
Le Conseil d'administration a approuvé ces changements à l'unanimité par la décision circulaire du 8 septembre 2010. Il n'y a eu ni rejet, ni abstention. Les statuts de SEV Assurances Coopérative peuvent être obtenus sur simple appel au 061 225 22 44 ou sont consultables sur le site Internet www.sevbasel.ch

Appartements de vacances Grindelwald – Bettmeralp - Samedan



1 semaine Grindelwald

Appartement de 2 pièces pour 2 personnes
incl. nettoyage, literie et linges en frotté,
WLAN, entrée gratuite au centre sportif

dès CHF 544.-

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

1 semaine Samedan

Appartement de 3 pièces pour 4 personnes
incl. nettoyage, literie et linges en frotté,
WLAN

dès CHF 779.-

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

1 semaine Bettmeralp

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

dès CHF 873.-

Réservez deux semaines et **vous économisez**
CHF 380.-! (Valable jusqu'au 17.12.2010)

Chez nous, vous payez avec des chèques REKA!

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

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 11 novembre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 4 novembre à 10 h



« Je ne suis pas du genre à foncer tête baissée dans le mur ; je suis plutôt celui qui cherche une porte pour aborder la partie adverse du côté opposé. »

Andrea Cantieni, avocat, Coire

Andrea Cantieni est avocat-conseil SEV à Coire

« Le droit des assurances sociales se durcit »

Licenciements, conflits dans le domaine des assurances sociales, plaintes contre le personnel d'entreprises de transport sont autant de sujets dont s'occupent les avocats-conseils sur mandat du SEV.

contact.sev: Maître, vous êtes avocat-conseil du SEV; que faut-il comprendre par cette appellation?

Andrea Cantieni: Les membres du SEV qui rencontrent un problème juridique nécessitant un avocat peuvent s'adresser à moi. Je suis leur interlocuteur. A ce titre, j'ai des contacts étroits avec le secrétariat central et avec le secrétaire syndical en poste à Coire, Peter Peyer. Les membres du SEV tirent parti de notre excellente collaboration!

Quels sont les aspects passionnants de cette tâche pour l'avocat que vous êtes?

Le contact avec les gens est intéressant; les problèmes qui se posent font partie de la vie.

Comment se présente l'éventail des problèmes?

Il est très large; les princi-

aux problèmes se posent dans les domaines du droit du travail, du droit pénal et du droit des assurances sociales.

Lequel de ces domaines vous intéresse-t-il le plus?

Tout m'intéresse dans ces trois domaines! Ce qui ne m'intéresse pas, ce sont les divorces. Mais, heureusement, ils ne font pas partie de l'assistance judiciaire professionnelle du SEV.

Dans votre activité, vous souvenez-vous plus particulièrement d'un cas qui a abouti favorablement?

Il y a toujours des cas qui aboutissent. C'est par exemple le cas lorsqu'on parvient à éviter une procédure pénale à un mécanicien de locomotive qui n'a pas commis de faute. Ou lorsqu'on peut trouver un terrain d'entente entre un employé et son employeur dans le domaine du droit du travail. Ou encore lorsqu'on obtient les prestations auxquelles l'assuré a droit dans le domaine des assurances sociales.

Décrivez-nous s'il vous plaît un cas du SEV qui a abouti grâce à votre intervention!

Un mécanicien de locomotive se voyait reprocher des dégâts matériels. Il avait embouti une fourgonnette alors qu'il circulait sur la ligne ferroviaire qui traverse la ville de Coire. Le président du tribunal de district

l'avait condamné pour défaut de maîtrise du véhicule. Nous avons fait recours et avons pu convaincre le président du tribunal d'accompagner le mécanicien sur la

« Je supporte très mal les injustices et suis bien sûr frustré lorsque je prends connaissance d'un jugement qui ne me convainc pas. »

locomotive. Le trajet à travers la ville de Coire lui a fait forte impression; il s'est rendu compte du fait que le mécanicien avait une visibilité réduite et des possibilités de réagir limitées. Il a ensuite classé l'affaire.

Qu'est-ce que cela signifie pour le mécanicien de locomotive?

La procédure pénale représentait pour lui une charge émotionnelle importante, d'autant plus qu'il était certain de ne rien avoir à se reprocher. Le classement de l'affaire a été pour lui un énorme soulagement.

Avez-vous aussi vécu des frustrations, pour n'être pas parvenu au but visé?

Il y a hélas toujours des cas de ce genre. Je supporte très mal les injustices et suis naturellement frustré lorsque je prends connaissance d'un jugement qui ne me convainc pas.

Nous constatons que les questions se rapportant à la capacité de travail et aux assurances sociales tout particulièrement sont plus difficiles à ré-

soudre que dans un passé relativement récent. Le constatez-vous aussi dans votre travail?

Oui, en effet, la situation s'est dégradée depuis deux ou trois ans. Nous assistons

à une réduction de prestations au niveau de la loi, d'une part, et à un durcissement de la législation dans ce domaine, d'autre part. Les exigences requises du point de vue médical sont de surcroît devenues plus strictes. Nous ressentons souvent les rapports médicaux comme injustes.

Que signifie durcissement de la législation? En tant que profane, je m'imagine que le droit est quelque chose qui est clairement défini.

Dans le domaine des assurances sociales, ce n'est pas le cas. Tout est en mouvement, actuellement dans une direction: celle de l'austérité. Le législateur dicte des économies, qui sont ensuite réalisées au travers de la législation.

Cela signifie-t-il la perte de davantage de procès pour vous en tant qu'avocat? Ou un plus grand investissement pour obtenir des résultats positifs?

La question est pertinente! Cela signifie surtout plus de frustrations pour les personnes concernées. Nous

devons leur exposer la jurisprudence. Actuellement, celle-ci est telle que les personnes concernées ne peuvent comprendre pourquoi des prestations leur sont refusées alors qu'elles ont payé des cotisations leur vie durant.

Vous avez dit tout à l'heure que, dans le domaine du droit du travail, vous tentiez fréquemment de trouver un terrain d'entente entre l'employé et son employeur. Est-ce devenu plus difficile, là aussi?

Il est certain que l'environnement s'est modifié. Mais cela dépend dans une large mesure des parties prenantes. Il est plus difficile de trouver un terrain d'entente avec les petites entreprises, où l'aspect émotionnel joue un rôle important. Souvent, elles se sentent brusquées lorsque l'employé arrive au tribunal accompagné d'un avocat. Mais la manière d'aborder les gens joue également un rôle. Je ne suis pas du genre à foncer tête baissée dans le mur; je suis plutôt celui qui cherche une porte pour aborder la partie adverse du côté opposé.

Les membres du SEV comprennent-ils que vous procédiez ainsi?

Quelques-uns ne comprennent pas; ils préféreraient quelqu'un de plus mordant et de plus teigneux. Ce n'est pas mon caractère. Mais la plupart des membres concernés acceptent ma

BIO

Age: 49 ans.

Parcours professionnel: docteur en droit de l'Université de St-Gall en 1994, juge d'instruction à Coire jusqu'en 2001, juge au Liechtenstein jusqu'en 2005, avocat à Coire depuis 2006.

Famille: marié, père de deux enfants (19 et 17 ans).

Loisirs: musique, clarinettiste dans le groupe de musiques traditionnelles et folkloriques Grischuna.

INTERVIEW



Peter Moor

Andrea Cantieni à la gare de Coire.

manière d'agir, le résultat obtenu confirmant sa pertinence.

Avez-vous déjà eu affaire à des personnes qui se méprennent totalement sur le résultat à atteindre lors d'une procédure pénale?

Il se présente toujours des cas où les attentes ne sont pas réalistes. Mais, cela n'est pas étonnant, puisque les gens ne connaissent pas la législation. Ils entendent dire que celui-ci a obtenu une rente ou que celui-là s'est vu gratifier d'une augmentation de salaire, et ils escomptent obtenir la même chose. Il est alors de mon devoir de leur expliquer pourquoi leur cas est différent. Les membres du SEV sont des gens très raisonnables et agréables; j'ai beaucoup d'estime pour eux! Dans cette branche, il est frappant de constater à quel point les employés font preuve de loyauté à l'égard de leur employeur. Ils se sentent d'autant plus brusqués lorsqu'ils reçoivent une mauvaise nouvelle de l'employeur; ils ne comprennent pas ce qu'il leur arrive.

Existe-t-il un « cas typique relevant du domaine syndical »?

Les licenciements sont des cas typiques. Dans un tel cas, il s'agit de déterminer si le licenciement est abusif et de vérifier si les décomptes de salaire sont corrects. Puis, il faut conseiller la personne concernée en matière d'assurances sociales, afin qu'elle ne devienne pas tributaire de l'aide sociale. Il peut, le cas échéant, s'avérer nécessaire de s'inscrire à l'AI. Un licenciement entraîne un grand nombre de problèmes pour la personne concernée!

A vous entendre, on a l'impression que vous effectuez parfois plutôt une activité de travailleur social!

Dans ce domaine, c'est effectivement le cas. Il faut connaître les possibilités qui s'offrent de trouver une solution hors du droit du travail, en particulier les possibilités en matière d'assurances sociales. Il s'agit de convaincre des gens que la seule évocation de l'AI bloque, de l'opportunité d'une inscription à cette assu-

rance. Il faut tenir compte des délais requis. Enfin, les gens qui se trouvent dans une situation très difficile ont besoin de quelqu'un qui les écoute.

Les films anglo-saxons simulant des débats dans les tribunaux donnent une vision de votre profession qui n'a pas grand-chose à voir avec la réalité dans notre pays. Souhaiteriez-vous être ce genre d'avocat?

Pas du tout! Je suis une personne plutôt réservée. Je souhaite convaincre avec des arguments juridiques et non en faisant du spectacle. Les procédures judiciaires sont effectivement différentes en Suisse. Les plaidoyers prononcés devant un tribunal ne jouent pas ce rôle décisif. Les requêtes influencent la procédure de manière beaucoup plus importante. Là, il s'agit d'être bon!

En quoi consiste votre activité si l'on fait abstraction des cas relevant du domaine syndical?

Dans notre étude, nous travaillons tous en tant qu'avocat-conseil de syndi-

cats et d'assurances proposant la protection juridique. A Coire, nous sommes spécialisés dans le domaine couvrant des questions qui sont importantes pour les syndicats.

En défendant la cause de salariés vivant une situation conflictuelle, l'avocat que vous êtes s'expose. Cela a-t-il des répercussions sur la manière dont vous êtes traité devant les tribunaux?

Je n'ai pas cette impression. Mais, il est vrai que je dé-

fends exclusivement des personnes lésées, des salariés. Je ne défends jamais des représentants de l'autre partie. Pour autant, je n'ai pas le sentiment que le tribunal soit tenté de me récuser. Je suis sûrement plus crédible en défendant toujours la même position et en ne prétendant pas le contraire le lendemain.

Interview: Peter Moor/GB

LA PROTECTION JURIDIQUE POUR LES MEMBRES DU SEV

- L'assistance judiciaire professionnelle est l'offre de prestations la plus importante que le SEV propose à ses membres. Elle est incluse dans la cotisation.
- Celle ou celui qui souhaite bénéficier de l'assistance judiciaire doit tout d'abord remplir une demande. Le formulaire se trouve sous <http://www.sev-online.ch/fr/leistungen/rechtsschutz/berufsrechtsschutz.php>
- La demande doit être adressée au comité de sa section ou au secrétariat central du SEV à Berne dans les dix jours.
- Le secrétariat central désigne la personne qui s'occupe du cas et décide s'il y a lieu d'avoir recours à un avocat.
- Le SEV propose également une assurance protection juridique privée à ses membres avec Coop Protection juridique. Celle-ci n'est pas comprise dans la cotisation.

Le 54^e congrès de l'USS aura lieu à Berne les 5 et 6 novembre

Salaires justes et rentes dignes !

Avec quatre textes d'orientation, une bonne douzaine de résolutions et 40 propositions, les 225 délégués ayant le droit de vote vont préparer le terrain pour les quatre prochaines années.

« De bons salaires et de bonnes rentes », tel est le slogan du Congrès. La plus grande partie des discussions du congrès porteront sur « le tournant à prendre pour avoir une politique économique en faveur de places de travail sûres » et dont la suite logique est une prévoyance vieillisse « stable et performante ».

Plusieurs propositions seront débattues lors du congrès, afin de trouver à nouveau un chemin qui mène à des places de travail stables et de qualité, ainsi qu'à une répartition équitable des revenus. Cela concerne aussi les vieux jours, avec une meilleure AVS y compris pour les bas et moyens revenus. Ce congrès doit marquer un tournant. Il doit représenter le début d'une phase dans laquelle les syndicats veulent à nouveau se pencher sur les besoins humains, après une défense couronnée d'un succès relatif face au démantèlement des assurances sociales. L'AVS et la prévoyance professionnelle doivent permettre, selon la Constitution, « le maintien du niveau de vie » et ils doivent couvrir les 60% du salaire.

« Les 60% sont aujourd'hui anticonstitutionnels pour les bas et moyens revenus, car on ne peut pas en vivre décemment », constate le document du congrès sur la prévoyance vieillisse, qui exige des prestations différenciées. Pour les revenus jusqu'à 5000 francs, les rentes doivent se monter à 80%, pour les revenus entre 5000 et 7000 francs à 70% et pour les revenus au-dessus de 7000 francs à 60%. Ce objectif plus élevé doit être atteint grâce à un renforcement de l'AVS/AI. Le système actuel des bonifications pour les tâches d'éducation et d'assistance doit aussi être renforcé.



Nous sommes tous des syndicalistes (ici, lors de la manif de crise de 2010). Au congrès, les délégués débattront des lignes directrices et des principes de la politique du futur.

Renforcer la formation

Les propositions concernant la formation seront discutées dans le cadre d'un autre document, en regardant comment développer la formation à l'avenir afin d'offrir une meilleure égalité des chances. Le système de formation peut

contribuer à tous ses niveaux à éliminer les inégalités sociales. Pour aller dans le sens d'une école qui intègre tous les enfants, l'USS veut supprimer la sélection précoce à l'école obligatoire. La formation professionnelle et la formation continue doivent être renforcées,

non pas en opposition à la formation universitaire, mais en collaboration avec elle.

Moins travailler et vivre plus !

« Un temps de travail respectueux de la famille, des loisirs et de la santé », tel est le titre du dernier texte d'orientation du congrès. Cela implique que les syndicats aillent beaucoup plus loin que d'être de simples machines à obtenir de bons salaires et de bonnes rentes, et qu'ils prennent aussi en compte l'être humain, dans ses multiples rôles, c'est-à-dire aussi sa vie privée. L'exigence est simple: on a besoin de temps de travail plus courts. Ce qui permettra également à plus d'hommes de s'impliquer davantage dans les tâches familiales (voir aussi p. 9).

Un tournant à prendre

Les vingt dernières années ont été une période de vaches grasses pour les managers, mais de vaches maigres pour les employés. Cela doit maintenant changer. Des places de travail sûres et de qualité pour tous, une répartition équitable des revenus, la conciliation du

gagne-pain avec les autres activités, un bon service public et une économie supportable pour l'environnement: tels sont les buts visés par les syndicats.

Autres points essentiels

Les licenciements antisyndicaux feront partie des autres thèmes abordés. Une proposition d'Unia exige une intensification de la campagne concernée, au cas où la future loi en faveur des « whistleblowers » (personnes qui donnent l'alerte en cas de mauvaises pratiques) ne suffirait pas. D'autres motions des syndicats concernent les thèmes sur la libre circulation des personnes et le dumping social, le travail temporaire et sur appel, ainsi que les discriminations salariales.

Le congrès sera animé par plusieurs orateurs invités, dont le conseiller fédéral Didier Burkhalter.

Ewald Ackermann
Stefan Rüegger/hk

Vous trouverez les documents essentiels du congrès sous :
www.uss.ch

« NOUS VOULONS RENFORCER NOTRE ENGAGEMENT À L'USS »

Le président du SEV, Giorgio Tuti, représente le SEV au comité de l'USS ainsi qu'au comité présidentiel. Il est donc la voix du SEV dans les organes décisionnels de l'USS. Qu'attend-il du Congrès ?

contact.sev: Les congrès syndicaux ne soulèvent que rarement des vagues médiatiques. Que souhaitez-vous pour le congrès de cette année ?

Giorgio Tuti: Des décisions pour le futur, de bonnes discussions et de bons exposés. J'attends également des répercussions médiatiques puisqu'on a à l'ordre du jour des propositions en matière de politique sociale, salariale et de politique de l'emploi.

Le Congrès décide des objectifs de l'USS pour les quatre prochaines années. Que doit

faire l'USS pour les membres SEV, qui représentent un huitième de ses 380 000 membres ?

L'USS est le porte-voix politique des syndicats qui lui sont affiliés. En tant que membre important de l'USS, nous attendons une bonne collaboration comme ce fut le cas jusqu'à présent ainsi qu'un soutien dans nos combats: en politique sociale et des rentes ainsi que dans le service public. Pour le SEV,

cette collaboration au sein de l'USS et avec l'USS est toujours plus importante.

Dans quel domaine notre syndicat a-t-il surtout besoin d'un soutien actuellement ?

Dans le cadre de l'assainissement des caisses de pensions, domaine dans lequel l'USS nous a déjà soutenus jusqu'à présent, mais aussi dans notre combat contre la libéralisation du service public, donc contre l'effondrement d'un système de transports publics de qualité en Suisse.

Quelle sera la contribution du SEV au Congrès de l'USS ?

Je veux que notre délégation soit complète et bien préparée pour aller au Congrès; nous avons déjà tenu une séance de préparation. Le SEV a remis des motions au Congrès. Nous voulons jouer un rôle actif lors des discussions qui feront suite à ces motions ainsi que lors des discussions sur les prises de position. Interview: Fi/Hes



Giorgio Tuti, président SEV, salue le président de l'USS Paul Rechsteiner en septembre 2009, lors de la manifestation SEV contre l'arnaque envers les caisses de pensions.

Pour pouvoir enfin concilier vie professionnelle et privée

Etre père ou mère sans avoir de soucis à son travail

Les commissions féminines des syndicats ont élaboré un manifeste qui sera présenté au congrès USS 2010.

La difficulté de conciliation entre vie privée et professionnelle reste un des plus grands obstacles à la carrière des femmes. Une majorité des femmes travaillent à temps partiel, parfois contre leur volonté, avec les conséquences que l'on connaît sur les salaires, les assurances sociales, etc. 53% des femmes employées à temps partiel disent que la raison principale de leur taux d'occupation réduit est qu'elles continuent à assumer la majeure partie des tâches familiales. Les partis bourgeois usurpent de plus en plus ce thème, qui était à la base une revendication syndicale, surtout en ce qui concerne l'encadrement des enfants et la protection des

employeurs. Les syndicats doivent absolument garder la main sur ce sujet, sinon seuls les employeurs en profiteront alors que l'objectif prioritaire doit être d'améliorer les conditions de travail. On sait ce qui serait nécessaire pour améliorer les conditions cadres: des structures d'encadrement extrafamilial, des modèles scolaires adaptés, un accueil extrascolaire et des horaires continus, mais aussi un meilleur système d'encadrement pour les autres personnes dépendantes de soins, par exemple les parents malades ou âgés. Les employeurs sont eux aussi sollicités. Ils doivent offrir la possibilité d'adapter le taux d'occupation et les horaires de travail, ou encore mieux, une réduction générale du temps de travail. Les emplois doivent être organisés en conséquence, avec des temps partiels ou en job sharing, y compris pour les hommes et

les postes de cadres. Les annonces pour les mises au concours de postes doivent mentionner de manière explicite ces mesures. Une réduction du temps de travail ne doit plus entraver les chances de faire carrière. Les autres revendications concernent par exemple les heures libres et l'autorisation de s'absenter pour de courtes périodes pendant le travail, des salaires minimums suffisants pour vivre, des salaires égaux entre hommes et femmes pour un travail équivalent, et de meilleures compensations financières.

Programme en 5 points

L'USS propose un programme urgent en 5 points pour lequel les syndicats doivent s'engager durant les deux prochaines années :

1. 16 semaines de congé maternité payées à cent pour cent, 8 semaines de congé paternité payées. Le modèle

peut aussi être appliqué avec un congé maternité plus long.

2. Une introduction généralisée de ce modèle doit avoir la priorité dans les prochaines négociations contractuelles.

3. L'USS se prononce pour le fait que les personnes avec des charges d'encadrement (d'enfants ou d'autres personnes nécessitant des soins) reçoivent 10 jours libres supplémentaires.

4. Les syndicats de l'USS s'engagent durant les prochaines années pour une meilleure proclamation et un plus grand respect des dispositions de protection en cas de grossesse et de maternité (application de l'ordonnance sur la protection de la maternité).

5. Les débats sur une réduction générale du temps de travail doivent être repris au sein de l'USS car ce thème constitue une condition né-

cessaire pour la conciliation entre activité professionnelle rémunérée et les tâches d'encadrement.

Les femmes se rallient à ces revendications. Elles les rappelleront de manière accrue lors des prochaines négociations CCT et salariales, ainsi que dans le cadre des règlements de personnel et au niveau légal. Elles s'engageront en outre pour l'application généralisée des dispositions existantes. Plus la population suisse vieillit, plus le groupe des salariés rétrécit et plus la pression sera grande d'un point de vue économique, pour utiliser toutes les forces de travail, hommes et femmes, de la manière la plus productive possible. Si la Suisse veut continuer à améliorer son niveau de vie, la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale doit être améliorée.

ba/pmo

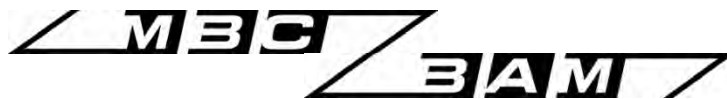
INFO

Qu'est-ce que l'USS?

L'USS est la plus grande organisation suisse de travailleuses et travailleurs. Seize syndicats représentant en tout quelque 380 000 membres sont affiliés à l'Union syndicale suisse (USS). Active à l'échelon fédéral, l'USS donne la priorité et exerce ses compétences en matière de politique économique et sociale. Elle défend les intérêts des travailleurs et travailleuses dans d'innombrables commissions fédérales, rôle qu'elle assume également en intervenant par le biais de mémoires auprès du Conseil fédéral ou d'offices fédéraux et en prenant part aux procédures de consultation. En matière d'initiatives populaires, l'USS décide les consignes de vote, mène campagne et lance des initiatives et des référendums contre des projets de loi. A l'échelon cantonal et local, les sections des fédérations de l'USS forment les unions syndicales cantonales ou locales qui remplissent à leur niveau des fonctions similaires à celles de l'USS sur le plan fédéral. La politique en matière de conventions collectives de travail (CCT) et de salaires incombe à chaque syndicat et non pas à l'organisation faitière.

Le Congrès est l'organe suprême de l'USS. Des congrès extraordinaires peuvent être convoqués entre les Congrès ordinaires qui ont lieu tous les quatre ans. Le Congrès arrête dans ses grandes lignes la politique de l'USS et prend les décisions essentielles. Il élit en outre le président et les vice-président(e)s. L'Assemblée des délégué(e)s se réunit au moins deux fois par an pour assumer les fonctions d'organe suprême entre chaque Congrès. L'Assemblée des délégué(e)s élit le Comité, la Commission de vérification des comptes et les secrétaires de l'USS. Organe exécutif de l'USS, le Comité est composé de deux bonnes douzaines de membres (représentant(e)s des fédérations affiliées et des unions syndicales cantonales ainsi qu'un(e) représentant(e) de chaque commission – jeunesse, retraité(e)s, femmes et étrangères/étrangers, gays et lesbiennes). Il siège en principe une fois par mois. Le Comité présidentiel se compose du président et des cinq vice-président(e)s. Le Secrétariat de l'USS, situé à la rue Monbijou à Berne, se compose actuellement de 19 professionnels (10 politiques et 9 administratifs) qui se partagent un total de 15 postes à 100%. Ils réalisent un travail de fond en matière de politique économique et sociale, ainsi que de politique du travail. Le Secrétariat est aussi chargé d'exercer les pressions politiques nécessaires sur l'administration, le Conseil fédéral, les Chambres fédérales, d'autres associations faitières de l'économie et les partis.

uss/hes



Les Transports de la région Morges/Bière/Cossonay SA souhaitent engager de suite ou à convenir

Un(e) agent(e) du mouvement ferroviaire

afin d'assurer le service commercial en gare de Bière et la desserte du centre de télécommande des lignes Morges – Bière et Apples – L'Isle.

- Vous avez suivi une formation complète d'agent du mouvement ferroviaire ou un cursus équivalent.
- Votre « orientation client » n'est pas à démontrer.
- Votre expression française écrite et orale est excellente et vous avez des connaissances d'une seconde langue nationale.
- Vous avez le sens des responsabilités et savez prendre des décisions.
- Vous êtes prêt à travailler en horaires irréguliers, également le samedi et le dimanche.
- Le travail dans une petite équipe vous convient.

Nous vous offrons :

- Un poste fixe à 100% à durée indéterminée.
- Des conditions salariales et sociales conformes aux usages dans les entreprises vaudoises de transports publics (UVTP).

Si nous avons éveillé votre intérêt, faites-le nous savoir en nous adressant par courrier postal ou par courrier électronique un [dossier complet](#), à :

Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
Av. de Riend-Bosson 3, Mention « Amvt », CP 232, 1110 Morges 2

Ou à : info@mbc.ch avec la même mention

Le responsable du secteur ferroviaire, M. Michel Zimmermann, se tient à votre disposition au 021 811 43 50 pour tout renseignement.

Attention : il ne sera répondu qu'aux offres complètes et présentant un profil correspondant à la description ci-dessus.



« Les dures conditions de travail dans le tunnel sont compensées par des infrastructures de chantier confortables. »

Daniel José Gil Arrieche, mineur au chantier de Sedrun

Les mineurs ont toujours été une grande famille. La camaraderie est peut-être moins forte aujourd'hui qu'auparavant, « mais qu'

« La fascination du métier n'est pas

Même si et les mesures préventives en matière de sécurité et l'hébergement se sont beaucoup améliorés, le travail des tunneliers reste dangereux et difficile, à cause de l'humidité, des températures élevées et de la poussière.

Andreas Reichardt (1967-2000), Jacques Du Plooy (1978-2001), Heiko Bujack (1967-2003), Salvatore Di Benedetto (1981-2005) Albert Ginziger (1966-2003), Andrea Astorino (1974-2005), Thorsten Elsemann (1976-2006), Hans Gammel (1964-2010). Leurs photos sont encadrées dans une petite chapelle taillée dans la roche. Les bougies éclairent les visages.

Leurs collègues mineurs, qui ont achevé le percement principal du tunnel de base du Gothard le 15 octobre, peuvent faire la fête, avec à l'esprit leur mémoire gravée dans le cœur. L'Autrichien Hubert Bär, qui a été le premier à traverser entre Faïdo et Sedrun avec la foreuse Sissi, en abattant le dernier pan de roche, pose la statue de Sainte Barbe, la protectrice des mineurs, sur le modeste autel.

Un geste de respect sincère, car les mineurs sont ainsi : des hommes entiers qui partagent leur destin dans les bons et les mauvais moments, sous terre et qui travaillent dans de dures conditions, et avec une passion particulière.

Tous solidaires sous terre

« Je ne sais pas comment l'expliquer », dit Filippo Palermo (62 ans), qui travaille depuis neuf ans sur le chantier Alptransit de Faïdo après avoir parcouru la moitié de la planète. « La montagne et le travail sous terre nous attirent irrésistiblement, nous les mineurs. Même si nous sommes très conscients des dangers, nous ne pouvons faire autrement que de répondre à l'appel du tunnel. » La fascination pour le métier de mineur n'est pas juste une légende. Deux générations de



Ces deux mineurs posent pour la postérité à l'occasion de l'événement historique de la percée du Gothard.

mineurs l'ont confirmé dans un débat organisé par Unia sur le chantier de Faïdo. « Ce métier n'est comparable à aucun autre », confirme Gervasio Minozzi, qui souligne les risques : « La fumée, l'eau, la

chaleur, la poussière. Là-dessous, dans la montagne, tout peut arriver. » La sécurité s'est toutefois fortement améliorée comparé à avant : « Mais quand on perd un ami, cela fait un grand vide intérieur »,

raconte Enzo Piccinini. « Comme si quelqu'un te creusait un trou à l'intérieur. »

L'un dit qu'avant, la camaraderie parmi les mineurs était plus forte, presque inébranlable. « Aujourd'hui, il n'y

L'UE VEUT ACCÉLÉRER LE TRANSFERT DU TRAFIC DE LA ROUTE AU RAIL



Michael Reiterer

Ambassadeur de l'Union européenne en Suisse, Michael Reiterer a aussi participé à la fête du percement du tunnel. « L'UE a déjà félicité la Suisse et je suis heureux de pouvoir être présent », explique-t-il à contact.sev. « Cet événement est essentiel dans la me-

sure où Alptransit assure les liaisons entre le Nord et le Sud. Cet ouvrage d'art nous stimule, nous les Européens, pour accélérer le transfert du trafic de la route au rail – une démarche vraiment essentielle pour l'environnement. Il reste maintenant à achever entièrement Alptransit. Nous veillerons à ce que les pays de l'UE soient prêts. » Mais l'Europe croit-elle vraiment à ce transfert ? « Il s'agit avant tout d'un but politique accepté par les Etats membres. Du reste, le projet RAIL de l'UE arrivera bientôt au Parlement européen. Nous voulons progresser rapidement. » La bourse Alptransit doit aussi arriver sur le tapis l'an prochain. Elle est fondée sur les

mécanismes du marché et représente un instrument d'attribution des droits de passage sur les routes qui traversent les Alpes, dont les capacités sont limitées. « C'est sans aucun doute un projet intéressant », dit l'ambassadeur de l'UE, « mais il pourra être réalisé seulement avec l'accord de tous. C'est typiquement le projet sur lequel tous doivent coopérer au niveau européen. » N'est-il pas illusoire d'imaginer un scénario si positif ? « Je ne peux pas répondre à cette question. Dans de tels cas, le chemin est toujours long. C'est aussi le cas en Suisse, lorsque les cantons doivent parvenir à un accord ». Parole de diplomate... *frg/hk*

LES ITALIENS ASSURENT QU'ILS FERONT LEUR PART

« C'est un moment historique », dit Raffaele Cattaneo, responsable des infrastructures et de la mobilité pour la région lombarde. Il est venu à Sedrun afin de participer à la fête du percement. « C'est un moment historique pour tous ceux qui ont travaillé durant des années à cet ouvrage. Mais aussi un moment symbolique qui renouvelle la mémoire d'un lieu historique et celle de notre identité. L'identité de différents peuples, qui se rapprochent grâce à cet ouvrage de génie civil. Avec le Simplon, ce tunnel va raccorder la Lombardie au réseau ferroviaire européen, diminuer le temps de trajet entre Milan et Zurich et augmenter la capacité de transport des marchandises, pour passer des 10 tonnes par an actuel-

les à 50 tonnes. Ce tunnel favorise aussi le transfert de la route au rail, ainsi qu'une politique des transports durable. » Raffaele Cattaneo souligne aussi la nécessité de compléter cette nouvelle transversale ferroviaire à travers le Gothard par des



Raffaele Cattaneo

DOSSIER

« Quand on est dans le tunnel, on est tous solidaires ! »

une légende »

« La plus cet esprit de famille », dit Piccinini, « pour chacun, ses propres intérêts passent avant ». Une sorte d'individualisme a enterré la solidarité des mineurs sur les chantiers, qui sont toujours multiculturels. Filippo Palermo voit les choses de façon moins radicale: « Quand nous sommes dans le tunnel, nous sommes tous solidaires! Quand quelque chose arrive, tout le monde accourt pour aider. » Filippo est visiblement ému quand il raconte: « Je reste ici encore trois ans, car il y a encore à faire pendant tout ce temps, ensuite je vais m'occuper de mes petits-enfants. »

D'autres défis attendent en revanche Daniel José Gil Arriech. Ce Portugais de 44 ans est venu en Suisse il y a 13 ans et travaille depuis 8 ans à Sedrun comme conducteur de foreuse. « C'était un travail diffi-

cile, explique-t-il, avant tout à cause des conditions climatiques extrêmes et très spéciales. Dans le tunnel, on reçoit souvent de l'eau à 43 degrés et ensuite on gèle, quand on sort en hiver. » Cependant l'esprit d'équipe lui plaît: « Nous sommes toujours la même équipe, nous nous connaissons depuis des années, déjà avant l'époque de Sedrun et on s'entend très bien. »

Les dures conditions de travail dans le tunnel sont compensées par des infrastructures de chantier confortables: une bonne cantine et des logements agréables. « Avec notre travail en trois huit, nous apprécions beaucoup d'avoir notre propre chambre, car on ne se dérange ainsi pas les uns les autres. » A propos du travail par roulement: Daniel José travaille en règle générale 10 jours d'affilée. Il fait d'abord 4 nuits de 22 h à 6 h et ensuite 3 tours tardifs de 14 h à 22 h et enfin trois tours matinaux de 6 h à 14 heures. Ce marathon est compensé par 4 jours de libres, qu'il passe avec sa famille au Portugal.

L'appel d'un nouveau tunnel

Daniel José va bientôt quitter les Grisons. « Nous avons encore quelques semaines de travail dans la galerie ouest, mais nous aurons fini début décembre. » Il ne se fait cependant pas de souci car son entreprise, la Frutiger, a beaucoup de travail. Il a déjà un poste à Visp en vue, cette fois pour le creusement d'un tunnel routier de contournement.

POUR LE GOTHARD

aménagements entre Chiasso et Milan, et de réaliser d'autres projets italiens. « Certains sont déjà construits, dont la liaison Arcisate - Stabio, une partie du corridor marchandises Seregno - Malpensa ou les quatre voies entre Seregno et Monza. Ce sont les projets les plus importants entre Chiasso et Milan et il faut les avancer rapidement. » Le vice-ministre italien Roberto Castelli était également présent à la fête. Il a assuré que « pour les Italiens, tous les aménagements liés au Gothard doivent avoir la priorité absolue ». Le vice-ministre a aussi contesté une certaine passivité des Italiens, en affirmant: « Faites rouler autant de trains que vous voulez, nous veillerons à ce qu'ils traversent! »

frg/hk

Françoise Gehring
Pietro Gianolli



Les casques des mineurs fusent vers le ciel bleu de Sedrun sous les vivats, projetés en l'air par les sapeurs-pompiers comme autant de bouchons de champagne. Un symbole de la joie des tunneliers pour leur victoire sur la montagne. Celle-ci leur a donné bien du fil à retordre durant plus de dix ans, mais ils ont aussi accompli leur travail avec passion.



Le photographe Alexander Egger a fait le portrait des 580 constructeurs de tunnel de Sedrun pour le livre sur ce chantier du siècle. A droite: un mineur feuillette le livre avec enthousiasme et découvre avec joie la photo qui l'immortalise.



Adrénaline: « Ils sont venus l'un après l'autre dans mon studio. Une grande énergie a circulé entre nous. »

Une histoire personnelle derrière chaque visage

Alexander Egger, qui fait souvent des photos pour le SEV, a reçu le mandat d'Unia d'immortaliser tous les collaborateurs du chantier Alp-transit de Sedrun, et pas uniquement les mineurs. Ainsi est née une collection de 580 portraits.

C'est un livre carré, dont la couverture montre bien les veines du roc alpin. Un trou perce toutes les pages au centre, pour symboliser à quoi se sont consacrés année après année les hommes du tunnel photographiés, dans la peine et la douleur, mais aussi dans la joie et l'enthousiasme. « La montagne est grande, nous sommes petits », a dit le conseiller fédéral Moritz Leuenberger après le percement. Grande oui, mais dans un certain sens, les tunneliers qui l'ont vaincue sont plus grands encore. De vrais héros, devant lesquels le directeur Renzo Simoni

s'est incliné en retirant son casque, en signe de respect.

Ces héros, Alexander Egger a appris à les connaître de près. « Ils sont venus l'un après l'autre dans mon studio improvisé », raconte-t-il. « J'ai un peu bavardé avec tous et une amitié est née avec certains d'entre eux. » Une expérience qu'Alexander Egger a dû faire au pas de course « car j'avais environ 5 minutes seulement par portrait. Et les rendez-vous photos n'étaient pas toujours simples à organiser, car les mineurs travaillent par roulement. Parfois des groupes de dix personnes arrivaient en même temps chez moi. Bref, c'était un travail avec des pics d'adrénaline. Beaucoup d'énergie circulait à chaque fois entre nous. »

Image après image, Alexander Egger a ainsi collecté des fragments de vie, derrière les regards et les visages souriants. « Il y avait des personnalités variées, c'était très enrichissant. Certains étaient timides devant l'appareil photo, d'autres

assurés et décontractés. Les amener à se détendre en cinq minutes n'était pas toujours simple, mais j'y suis parvenu. » Manifestement, le message a été transmis de bouche à oreille: fais-lui confiance, le résultat te plaira! « Dans tous les cas ils étaient très enthousiastes, car ils savaient que c'était pour un projet qui les mettait au centre. »

« Ce livre n'est pas n'importe quelle publication, mais distingue les protagonistes », explique le photographe bernois. « Derrière chaque visage il y a une histoire personnelle. Et tous ces visages racontent une histoire collective, et font revivre un morceau du passé. » Se retrouver dans un livre est aussi une confirmation d'identité, une preuve: j'y étais, avec ces personnes avec qui j'ai vécu ces expériences. « Un mineur m'a tout de suite dit qu'il monterait ce livre à ses enfants et petits-enfants. Cependant c'est bien plus qu'un album souvenir », souligne Alexan-

der Egger. « C'est une véritable reconnaissance. »

Discuter est fatigant, car nos voix se perdent dans la musique et les rires des convives. Les mineurs qui vont et viennent entre les tables s'arrêtent vers Alexander Egger pour bavarder un instant, lui taper sur l'épaule ou lui serrer la main. « J'ai survécu bien des jours à coup de cafés espresso », dit-il en riant. « J'ai observé la réaction de plusieurs mineurs lorsqu'ils ont reçu le livre. Ils se cherchaient tout de suite, eux et leurs collègues d'équipe. Cette expérience m'a beaucoup apporté. Pas seulement professionnellement, mais avant tout humainement. » *frg/hk*

Le livre « Le tunnel du siècle » contient les portraits des tunneliers et aussi les contributions des partenaires impliqués dans la construction: Confédération, cantons, Alp-transit, CFF, ainsi que les deux éditeurs, Unia et Implemia. Il n'est pas disponible en librairie. Commande pour 20 francs auprès d'Unia à Berne. www.unia.ch

COMMENTAIRE

Le plus gros semble fait. Le plus long tunnel ferroviaire du monde a été percé. Avec ses plus de 57 kilomètres de long à travers le Gothard, il a stupéfié tous ceux qui ont détaillé toutes les difficultés de cet ouvrage, dont la géologie rendrait finalement la réalisation impossible. C'est tout le contraire: les plans et les coûts ont été respectés. La construction des nouvelles transversales de base ne devrait plus rencontrer d'obstacles techniques insurmontables.

Il en va autrement des buts politiques; ceux-ci sont dépendants de nombreuses inconnues. D'abord l'aménagement de la capacité des voies d'accès. A Sedrun, nous avons entendu des déclarations optimistes de la part des représentants de l'Italie et de l'Union européenne, mais il y manque encore les démarches concrètes.

Il y a aussi encore beaucoup à faire en Suisse. Avec Rail 2030, les voies d'accès au Tessin manquent encore; seule la variante la plus chère inclut les aménagements pour les véhicules de 4 mètres de haut. Les voies qui s'élèvent contre de nouveaux investissements pour le rail ne manquent pas. Elles soulignent continuellement les lacunes de l'infrastructure, et l'ont entraînée, alors que le peuple a pourtant confirmé plusieurs fois la politique de transfert de la route au rail.

C'est la grande différence: la dolomie friable de la Piora et le massif du Tavetsch étaient de gros obstacles, mais clairs et concrets. Les obstacles politiques sont au contraire changeants, ce qui les rend difficiles à contourner et surmonter. Il est donc essentiel de ne pas perdre le but des yeux: mettre autant de voyageurs et de marchandises que possible sur ce moyen de transport fiable et durable qu'est le train.

Pietro Gianolli

SEV Conférences CCT CFF

<p>Mercredi 10 novembre Dès 14 h 15 Berne Hôtel Ador</p>	<p>■ Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Secrétariat central SEV</i></p>
<p>Vendredi 10 décembre 10 h 15 à 17 h Berne Centre de conférences Unia</p>	<p>■ Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo</p>	<p>Pour cette conférence d'un jour, les délégués recevront la convocation à la mi-novembre.</p> <p style="text-align: right;"><i>Secrétariat central SEV</i></p>

Sections

<p>Jeudi 28 octobre de 16 h à 20 h</p>	<p>■ VPT tl Cave GESTL</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Votre comité GESTL</i></p>
<p>Samedi 30 octobre 10 h 15 La Neuveville Restaurant du Marché</p>	<p>■ Travaux Arc jurassien Assemblée d'automne</p>	<p>Nous avons le plaisir d'inviter les membres de notre section à cette assemblée d'automne.</p> <p>La liste d'inscription a été placée dans les wagons et les locaux de service.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le secrétaire: Daniel Hauri</i></p>
<p>Vendredi 5 novembre 17 h 45 Moutier Restaurant de la Gare</p>	<p>■ SBV Arc jurassien Assemblée générale d'automne</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le comité</i></p>
<p>Lundi 8 novembre 19 h 30 Salle polyvalente du LEB</p>	<p>■ LEB Echallens Assemblée générale d'automne</p>	<p>L'ordre du jour sera affiché dans les locaux. Les retraités sont toujours les bienvenus.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le secrétaire</i></p>

<p>Lundi 8 novembre 9 h 45 Brigue-Glis Restaurant Riverside</p>	<p>■ ZPV Région Ouest Assemblée générale</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Peter Bourban, président ZPV Brigue</i></p>
--	---	---

<p>Mercredi 10 novembre 17 h Lausanne Buffet de la Gare Salle des Vignerons</p>	<p>■ VPV Lausanne Assemblée générale d'automne</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le comité</i></p>
--	---	--

<p>Jeudi 11 novembre 19 h Saignelégier Restaurant du Manège</p>	<p>■ VPT du Jura (CJ) Assemblée générale d'automne</p>	<p>A l'ordre du jour, entre autres, la loi jurassienne sur les transports publics, le prix SEV-CJ 2010 et l'état des négociations pour 2011.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le comité</i></p>
<p>Lundi 15 novembre 19 h Local des agents de Chandolan</p>	<p>■ VPT TPF urbains Assemblée d'automne</p>	<p>Tous les collègues libres ou en congé sont les bienvenus. Une traduction simultanée sera faite en allemand.</p> <p style="text-align: right;"><i>Votre comité</i></p>
<p>Samedi 20 novembre 10 h 15 Sion Bâtiment Voyageurs I-IH, 2^e étage</p>	<p>■ Travaux Arc lémanique Assemblée générale d'automne</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le comité</i></p>
<p>Jeudi 25 novembre 20 h 15 Yverdon-les-Bains Cabane de l'Ecaille</p>	<p>■ VPT Nord vaudois Assemblée générale d'automne</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le secrétaire: Nicolas Feignoux</i></p>

Loisirs

<p>Vendredi 26 novembre Brigue</p>	<p>■ Amicale internationale des agents de train Sortie annuelle</p>	<p>Programme: visite du centre d'exploitation MGB de Brigue, repas de midi à Salgesch, suivi d'une dégustation de vin chez Mathier & Fils. Retour individuel. Rendez-vous à 10 h sur la place de la Gare de Brigue (Treffpunkt).</p>
<p>4 et 5 décembre Brigue</p>	<p>■ USSC Badminton Week-end d'entraînement</p>	<p>Souhaites-tu développer, améliorer ou affiner tes compétences au badminton? C'est au Sport Center Olympica à Brig-Glis que tu trouveras les meilleures conditions pour atteindre tes objectifs. Places d'entraînements, logement et possibilités de détente et repos sont réunis sous le même toit. Grâce à notre équipe d'entraîneurs, nous offrons des cours adaptés à tous les niveaux de jeu. Installations de bowling, Wellness-Oase et bar intérieur permettent de compléter notre offre.</p>

DÉCÈS

<p>Raymond Demierre, conducteur TPG retraité, Genève, décédé le 10 octobre dans sa 85^e année. Membre SEV-TPG retraités.</p>
<p>Mathilde Demont, veuve de René, Lausanne, décédée le 15 octobre dans sa 99^e année. Membre PV Vaud.</p>
<p>Albert Deppierraz, ouvrier professionnel retraité, Pomy, décédé le 15 octobre dans sa 93^e année. Membre PV Vaud.</p>
<p>Yvette Monney, veuve de Raymond, Payerne, décédée le 10 octobre dans sa 89^e année. Membre PV Vaud.</p>
<p>Jean Mudry, chef de service exploitation, Crans-Montana, décédé le 4 octobre dans sa 85^e année. Membre PV Valais.</p>
<p>Pierre Pittier, Lausanne, décédé le 18 octobre dans sa 73^e année. Membre VPT-tl Lausanne.</p>
<p>Fernand Rebeaud, chef visiteur pensionné, décédé le 12 octobre dans sa 71^e année. Membre PV Genève.</p>
<p>Jean-Pierre Regamey, contremaître retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 15 octobre dans sa 80^e année. Membre PV Vaud.</p>
<p>André Simon, chef du mouvement retraité, Belmont s/Lausanne, décédé le 12 octobre dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.</p>
<p>Ernst Weyermann, surveillant aux ateliers pensionné, Worben, décédé le 6 octobre dans sa 93^e année. Membre PV Bienne.</p>

Loisirs

Samedi 30 octobre
20 h
Lausanne, Salle de paroisse de St-Marc

■ **Chorale du personnel tl**
Soirée familiale

Première partie: concert sous la direction de Claire Schmidt.
2^e partie: projection du film «Myanmar ou Birmanie d'aujourd'hui», réalisé par Jean-Pierre Marthe.

Michel Stoll

Pensionnés

Mardi 9 novembre
10 h 30
Rosé Auberge Avry-Rosé

■ **PV Fribourg**
Assemblée d'automne

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.

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, de Romont à 9h33, de Payerne à 9h30. 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

Mercredi 17 novembre
10 h 30
Brigue-Glis Salle du restaurant River Side

■ **PV Valais**
Assemblée d'automne

L'assemblée aura lieu le 17 novembre et non le jeudi 18 novembre comme annoncé au début de l'année.

Ouverture de la caisse dès 10 h pour la vente de l'Agenda SEV 2011 à CHF 15.- (veuillez préparer la monnaie), ainsi que l'encaissement de la participation personnelle de CHF 20.- pour le repas de midi.

On atteint le restaurant River Side par la rue de la Gare en 10 minutes à pied dès la gare de Brigue. Avec le CarPostal, Brig-Visp départ de la gare à 9 h 45, arrivée à Glis, Saltina, à 9 h 47. Des membres du comité vous accueilleront à la gare de Brigue. Après l'assemblée nous prendrons le repas de midi en commun. Dans la participation personnelle sont compris le repas de midi, un quart de litre de vin, l'eau minérale et le café crème. Attention! Nouveauté, afin de faciliter la tâche du restaurateur et de nous éviter des frais inutiles, l'inscription auprès du collègue Luggen Rudolf, Postfach 493, 3900 Brig, au moyen du talon d'annonce pour le repas de midi est obligatoire.

Faites-vous accompagner par vos compagnes ou vos compagnons, qui sont comme toujours cordialement les bienvenus. Pour faire honneur à notre invité, le collègue Giorgio Tuti, le comité espère une belle participation.

*Au nom du comité:
Frédy Imhof*

■ Comité central RPV

Rencontre à Buchs

La dernière séance du comité central RPV a eu lieu le 27 septembre. La répartition annuelle ZV est désormais à l'OFT où une décision sera prise. La journée de formation RPV au sujet de Toco, prévue le 16 octobre, n'a pas eu lieu puisque le SEV a organisé entre-temps des séances d'info les 11 et 19 octobre sur ce même thème. Manuel

Avallone est invité à la conférence des présidents des 25 et 26 octobre à Brenscino et il nous tiendra au courant de la situation des négociations, afin que les présidents puissent informer leurs sections respectives lors des assemblées d'automne.

Daniilo Tonina



Personalverband des Bundes
Association du personnel de la Confédération
Associazione del personale della Confederazione

Nous cherchons pour notre secrétariat d'association à Ostermundigen/Berne, une ou un

Secrétaire d'association

de langue maternelle française, ayant de très bonnes connaissances orales et écrites de l'allemand.

Activités

- Aide et conseils aux membres de l'association, sections et groupes locaux.
- Traitement d'affaires du personnel de la Confédération, ses instituts et ses entreprises.
- Organisation et direction de cours de formation et autres manifestations.
- Collaboration rédactionnelle au journal de l'association et pour divers communiqués de presse.

Nous demandons

- Maturité ou niveau équivalent avec expérience professionnelle.
- Connaissances en droit, notamment en droit du travail et droit des assurances sociales. Une formation juridique serait un avantage.
- Capacité à travailler individuellement et en équipe.
- Intérêt pour les activités d'une organisation de personnel et pour la politique sociale.
- Facilité à s'exprimer, talent de négociation et aimant les contacts.

Nous offrons

Des conditions de travail modernes, une activité indépendante au sein d'une petite équipe, l'affiliation à la Caisse de pensions de la Confédération.

Une rémunération en rapport avec l'importance des responsabilités confiées.

Entrée en fonction: à convenir.

Dernier délai pour le dépôt de candidature: 10 novembre 2010.

Les candidatures avec la documentation usuelle et une photo sont à adresser à:

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

Pour tout renseignement veuillez vous adresser au secrétaire général de l'APC (Tél. 031 938 60 61).



goldenpass dont le siège social est situé à Montreux, exploite le «Montreux Oberland Bernois» (MOB), ainsi que d'autres réseaux ferroviaires et installations touristiques situés entre le Lac Léman et l'Oberland bernois.

Pour l'entretien et la maintenance de notre infrastructure entre Montreux - Château-d'Oex, Montreux - Les Rochers-de-Naye et Vevey - Les Pléiades, nous mettons au concours la place de

Responsable du service de la voie 1

(contremaître, conducteur de travaux ou formation équivalente)
(avec quelques années d'expérience dans la conduite d'une équipe d'ouvriers)

Vous planifiez l'organisation des chantiers, les interventions du personnel et des machines, tout en garantissant les mesures de sécurité propres aux chemins de fer. Vous surveillez et contrôlez périodiquement l'état de la voie et de ses abords. Vous représentez l'entreprise vis-à-vis de tiers. Vous êtes à l'aise dans les travaux administratifs incombant à un chef de team (contrôle des factures, décomptes des heures de travail, commande de matériel etc.).

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Eduard Merz, responsable Infrastructure, tél. 021 989 8121 ou e.merz@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1 pour le 15 novembre 2010 au plus tard.**



www.goldenpass.ch

■ PV Genève – Assemblée de section du 5 octobre

L'OSEO présentée aux pensionnés genevois

Présents 57, excusés 13, décès 13, 5 veuves ont reconduit le sociétariat de leur époux, 5 nouveaux pensionnés (dont un a demandé son transfert à PV-Fribourg); deux collègues pensionnés dès le 1^{er} janvier prochain sont déjà annoncés. Effectif de la section: un petit 350. Comme invitée, hors SEV, ce sera l'OSEO (Œuvre Suisse d'entraide Ouvrière). Mme Anne Humbert Droz nous la présente et rappelle son origine syndicale (en 1936, guerre d'Espagne) et son rôle non lucratif. C'était avec l'USS, plutôt en parrainage. Aide aux chômeurs, réfugiés, aux requérants d'asile, à l'intégration, à l'autonomie administrative et agence temporaire (complémentaires) de placement avec 39% de réussite dans la

recherche d'un emploi, sans oublier le « mentorat » (parrainage d'un jeune): ce sont là une partie des diverses activités de l'OSEO (Bob notera que malheureusement les effets induits sur notre électorat ne sont pas au rendez-vous. A méditer: agir ou aboyer?!). Serge présente notre 2^{ème} invité du jour, le collègue Ricardo Loretan, le président « national » de la SEV-PV. Après un repas très populaire (lentilles et longesoles genevoises), Ricardo tient la forme pour présenter ses profils professionnels et syndicaux. Pour l'actualité syndicale, il laissera la parole à Serge. Deux cartes multi-courses (du collègue H. Benzieng, à la mobilité fortement entravée) ont été mises en vente avec succès. Gérard

Macheret a racheté un bungalow pour 4-5 personnes à Giens (Var), 20% de rabais pour les membres SEV, lien www.giens.ch. CPS, à noter le travail de lobbying des sections Neuchâtel et Fribourg (pour ces derniers, le conseiller aux Etats Urs Schwaller, PDC a décliné l'invitation à une rencontre!)

Les CFF et leurs pensionnés: volonté des CFF de faire quelque chose, Courrier CFF distribué gratuitement, accès aux offres « benefit » sur www.cff.ch (utilisateur SBB, mot de passe benefit), entrée en matière sur le bon FVP qui est réévalué dès cette année. Le président présente aussi les effets sur nos FVP des augmentations de tarifs du 12 décembre 2010. Notre fête de Noël aura lieu le mardi 14 décembre, à l'UOG (même programme que l'an dernier). La participation au repas est maintenue à 10 fr. avec inscription par téléphone. Les petits vieux peuvent et veulent aussi vivre moderne, annoncez votre adresse de courriel (e-mail) au président serge.anet@sunrise.ch (vecteur d'informations très performant en temps, sera utilisé avec modération par Serge). *Bob (R. Burkhard)*

■ Comité central TS

■ Retraités de la gastronomie ferroviaire et des trains de nuit

Première sortie!

Un bon groupe d'anciens collaborateurs d'elvetino et des entreprises l'ayant précédé, comme Wagon-Lits Suisse par exemple, se sont retrouvés le 27 septembre.

Schwitter, le responsable de la section retraités, pour l'organisation parfaite. Les participants ont pu revivre en collégialité, ce qui était le cas dans leur quotidien professionnel mais qui s'est hélas un peu perdu. Mais ce ne fut pas seulement l'occasion d'échanger sur le « bon vieux



Venus des quatre coins de la Suisse et même de l'étranger à Lucerne, ils ont fait une croisière sur le lac des Quatre-Cantons jusqu'à Flüelen et retour. L'occasion de prendre également un bon repas, profiter du temps et du paysage magnifiques. La section VPT Services ferroviaires organisait cette sortie pour la première fois. Mais elle sera désormais inscrite régulièrement au calendrier! Nos remerciements vont à elvetino pour sa participation financière, à la VPT pour le soutien et tout spécialement à Isidor

temps»: les problèmes actuels, caisse de pensions et FVP, ont également été discutés. La section va s'engager pour les requêtes des retraités, aussi bien au niveau purement ferroviaire qu'au niveau national (révision de l'AVS, compensation du renchérissement pour les rentes, etc.). Les pensionnés sont précieux pour une section. En étant membre, par leur expérience et par leur participation, ils fournissent un soutien sans égal, qui nous est bénéfique à tous, y compris les actifs. *Calogero F. Noto*

■ Rencontre des retraités CFF du 12 octobre

Retrouvailles à Lausanne

Nous étions près de 400 personnes à avoir répondu présent à l'invitation des CFF, au Grand Restaurant du Palais de Beaulieu.

Ce fut une journée mémorable et conviviale. Journée des retrouvailles durant laquelle nous avons eu l'opportunité de revoir une multitude d'anciens collègues dont une grande partie ne se sont pas rencontrés depuis des lustres. J'adresse ici, au nom de la sous-fédération des pensionnés SEV, toute ma gratitude à la Direction des CFF, Andreas Meyer, Markus Jordi et à Philippe Gauderon pour son brillant

exposé qui a fasciné tout l'auditoire. Merci aussi à Jean-Pierre Recordon pour l'organisation sans faille de cette belle journée qui restera gravée dans la mémoire de chacun. Peut-être que notre entreprise reconduira cette rencontre ces prochaines années, tenant compte du succès enregistré lors de cette superbe manifestation. Je souhaite de tout cœur à notre entreprise CFF plein succès pour l'avenir malgré les défis et les problèmes qu'elle aura à affronter ces prochaines années. Ayons confiance en nos dirigeants. Bon voyage et bon rail à toutes et à tous.

*Bernard Demierre,
vice-président central PV-SEV*

■ PV Neuchâtel – sortie du mercredi 22 septembre

Soupe aux pois pour tous

41 personnes se sont retrouvées à la buvette du FC La Sagne pour notre sortie d'automne.

Le soleil étant de la partie, l'apéritif fut servi sur la terrasse. L'appétit venant, nous sommes passés à table où une excellente soupe aux pois fut appréciée par tous. Un grand

bravo au cuisinier J.-P. Chopard qui préparait la soupe pour la 10^e fois. Après les grillades et le café (merci aux donatrices des divers biscuits et bricelets offerts), discussions et parties de cartes occupèrent le reste de l'après-midi. Encore un grand merci au tenancier de la buvette pour son accueil chaleureux.

Le secrétaire: M. Quartier

Plus de kilomètres engendre plus d'entretien

Cette année encore, on parcourt davantage de kilomètres en train, ce qui signifie que le matériel roulant est davantage mis à contribution et donc davantage d'entretien nécessaire.

Le responsable Thomas Brandt a souligné, lors de la séance des 27 et 28 septembre à La Chaux-de-Fonds, qu'une analyse systématique des processus d'entretien allait être mise en œuvre, afin qu'on puisse assurer la mise à disposition des véhicules nécessaires. Il a cité les objectifs d'Operating dans son exposé, dont celui d'optimiser l'entretien, ce qui signifie arriver à davantage de disponibilité à des coûts moindres pour toute la flotte. On veut at-

teindre 95% des véhicules d'ici à 2016. On peut également s'attendre à une forte croissance du côté des trains à grande vitesse et du trafic longues distances. On veut passer des 150000 places assises actuelles à 200000 en 2030. On développe conjointement à l'industrie un projet de développement futur des trains à deux étages pour le trafic longues distances. Vu la complexité grandissante du matériel, les exigences envers le personnel de l'entretien augmentent aussi. Les chiffres concernant la formation sont là pour l'attester: 30% de jours de formation continue en plus cette année (2890 jours). Les exigences envers l'infrastructure des lieux de service et des ateliers industriels croissent également. Un projet d'investissements de 840 millions de francs pour les

années 2010 à 2020 a été présenté au Conseil d'administration en octobre 2009. A voir si ces moyens seront obtenus.

La caisse de pensions CFF a un taux de couverture de 90,4%. Toutes les caisses ont des difficultés à obtenir de bons rendements (rendement moyen actuel: 1,8% – les attentes sont pourtant à 4,3%) avec la situation actuelle des marchés. C'est ce qu'a expliqué Erwin Schwarb lors de son exposé. Ce ne sont pas les cotisations d'assainissement du personnel ou la situation des marchés qui pourront modifier positivement le taux de couverture. C'est au tour des politiques, qui ont causé cette situation, d'agir. C'est pourquoi nous attendons que le Parlement et le Conseil fédéral règlent leur dette de 3 milliards. *SEV-TS*

Gérard Macheret nous fait découvrir une balade de 17 kilomètres sur la Côte vaudoise, le long d'une ancienne forteresse militaire

Le surprenant « sentier des Toblerones »

Pour nous dégourdir les jambes dans un paysage idyllique, allons marcher au-dessus de Nyon, le long d'une ancienne ligne de fortification.

Gérard Macheret, 63 ans, est un membre SEV très connu en Suisse romande. Il a longtemps siégé au sein du comité de la section ZPV Genève. En quittant le métier de contrôleur CFF pour conduire les trains de la compagnie Nyon - St-Cergue - Mores (NStCM), il a « automatiquement » rejoint le comité de la section VPT NStCM. Aujourd'hui retraité, il est membre de la section

PV Genève. Il a toutefois gardé son activité de conseiller en prévoyance à SEV Assurances.

Génie militaire helvétique

Comme Michel Platini, Gérard Macheret habite à Genolier, commune située sur la ligne du NStCM. Pour effectuer la balade qu'il nous a conseillée, empruntons précisément le chemin de fer NStCM. On monte dans le train à Nyon et on descend à la halte de Bassins. Le sentier des Toblerones commence dans ce petit village vaudois. Le parcours s'étire sur 17 kilomètres, des pieds de la chaîne du Jura jusqu'au lac Léman. Il longe une ligne de fortifications construite durant la Seconde Guerre mondiale. Des fortifications principalement constituées par un alignement de pyramides en béton qui font penser aux barres de chocolat Toblerone. Mmm! Cette barrière antichars est aujourd'hui gagnée par la végétation. Gérard Macheret nous assure que tout

le parcours est très bien balisé, pas de risque de s'égarer. « Je l'ai fait avec mes petits-enfants, c'était un véritable plaisir. De plus, il y a des panneaux didactiques qui nous renseignent sur l'histoire de ces fortifications. » Outre les Toblerones, le génie militaire helvétique a bâti des fortins joliment déguisés en villas résidentielles. La ligne fortifiée de la Promenthouse (nom original du sentier des Toblerones) est constamment entretenue par une association qui a pour but de valoriser ce patrimoine de l'armée suisse.

Musée national de Prangins

Les vestiges militaires ne sont pas les seuls à rendre cette balade attractive. Dans le village de Vich, on peut admirer une superbe église du 12^e siècle. A Prangins, avant de rejoindre la gare CFF de Nyon, il faut s'arrêter pour visiter le château, siège de l'un des trois musées nationaux suisses. Mais pour Gérard Macheret, ce qui fait avant tout le charme et l'attrait de ce par-

cours, « c'est la beauté d'une végétation animée par des petits cours d'eau et la vue magnifique sur le lac Léman

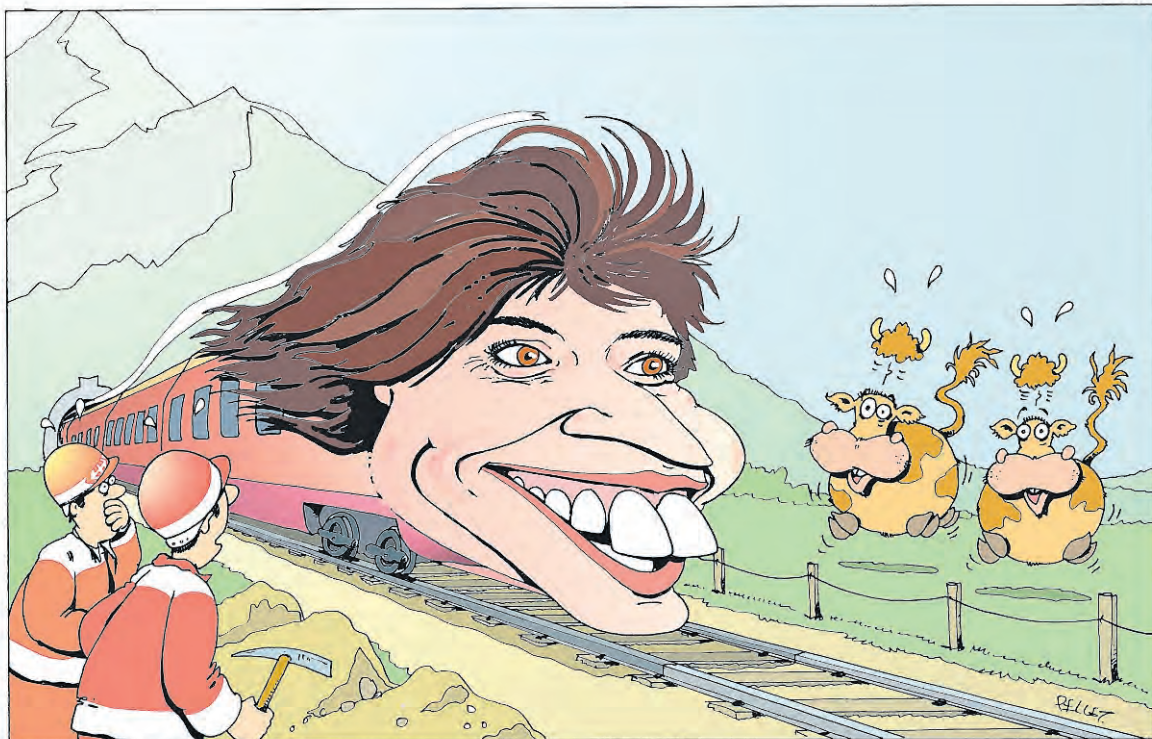
avec, en arrière-fond, les Alpes savoyardes ». AC

www.toblerones.ch



Gérard Macheret, conseiller en prévoyance à SEV Assurances.

PELLET PIOCHE: CONSEIL FÉDÉRAL : DORIS LEUTHARD PREND LA TÊTE DES TRANSPORTS



IL Y A 50 ANS

Formation des jeunes

Les possibilités d'instruction et de formation intellectuelle et professionnelle dont nous disposons doivent être ouvertes sans réserve à tous les enfants et jeunes gens doués, indépendamment de la situation matérielle des parents. Si nous voulons que notre économie et notre main-d'œuvre demeurent en mesure de s'adapter à l'évolution et aux exigences nouvelles, il faut éviter que les jeunes gens et les jeunes filles se spécialisent d'emblée. L'apprentissage doit porter tout d'abord sur une profession de base; la spécialisation ne doit intervenir qu'ultérieurement. Il est regrettable que, sous la pression de l'industrie, l'Ofiarm ait accru si fortement le nombre des professions soumises à apprentissage, en d'autres termes, le nombre de spécialisations.

Angle droit

Querelle d'experts autour d'un genou

Récit d'un succès contre la Suva devant le tribunal des assurances sociales

Un manoeuvre a perdu son emploi suite à un accident qui lui a fragilisé le genou. Le SEV s'est battu pour qu'il obtienne une rente partielle.

Tout commence par le faux pas d'un manoeuvre expérimenté, qui se tord ainsi le genou. Il subit deux opérations et tente plusieurs fois de reprendre son travail, mais les douleurs persistent, ainsi que la sensation d'un genou qui n'est plus à même de supporter des travaux lourds sur les voies. Cependant, une radio et les investigations menées par un médecin spécialisé indiquent le contraire, à savoir que le manoeuvre se-

rait entièrement apte au travail. Après une période de transition, il pourrait à nouveau assurer l'ensemble des tâches que son métier implique.

Le manoeuvre a tenté de le faire, et ses douleurs sont revenues. Son médecin de famille le décrit comme incapable de travailler et les investigations menées par un autre médecin spécialisé arrivent à la conclusion que son genou ne retrouvera jamais la solidité qu'il avait avant l'accident.

Paiements interrompus

Les CFF ont ensuite licencié le manoeuvre en se basant sur l'incapacité médicale tandis que de son côté, la Suva interrompait ses paiements, en faisant valoir une pleine capacité de travail.

Pour la protection juridique SEV, le moment était venu de faire intervenir un avocat. Comme le manoeuvre continuait à se plaindre de douleurs, et se voyait incapable de retravailler sur les voies, le licenciement devait être accepté – depuis l'accident, tous les délais destinés à maintenir la place de travail étaient épuisés. En revanche, la décision de la Suva était inacceptable au vu de la situation: si les CFF sont arrivés à la conclusion que les suites de l'accident empêchent une poursuite du travail, la Suva devait logiquement payer une rente.

L'avocat a porté la décision de la Suva devant le tribunal cantonal des assurances sociales. Dans sa plainte, il a mis en évidence le fait que la Suva ne pouvait

pas s'appuyer sur le seul avis de son cercle de médecins, alors que plusieurs autres investigations ont donné un autre résultat. Ainsi un des médecins a parlé d'une articulation entièrement mobile, sans inflammation et sans épanchement.

Après des examens approfondis réalisés par la suite, un autre médecin qualifié a au contraire conclu que le manoeuvre « souffrait de problèmes constants au genou ».

Cette conclusion implique une impossibilité à exercer le métier pratiqué jusque-là. Ceci d'autant plus qu'à l'évidence, les CFF se sont prononcés négativement sur la capacité à travailler comme manoeuvre.

Le tribunal a suivi ce raisonnement. Il ordonne à la Suva d'attribuer une rente au

manoeuvre. Des investigations supplémentaires ont établi par la suite une incapacité de travail de 28%.

Rente calculée en fonction du salaire passé et futur

L'homme concerné garde sa pleine capacité de travail dans un métier physiquement moins exigeant, où il peut évoluer sur un terrain plat et s'asseoir de temps en temps, et ce point n'était pas contesté. Une rente mensuelle de 1500 francs a donc été établie sur la base du salaire précédent et du nouveau salaire théoriquement atteignable.

La plainte contre la Suva était justifiée et nécessaire!

Equipe de protection juridique/hk

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

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

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

plus un syndicat a de membres, plus il est fort!

Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Aventure dans la nature – Tende-Nice-Provence

8 au 12 avril et 7 au 11 octobre 2011 (5 jours)

Prix forfaitaire: CHF 990.–

Découvrez des paysages spectaculaires dans le Sud des Alpes et en Provence! Vous voyagez en train à travers l'un des plus beaux paysages montagneux de France. En car, vous allez traverser des vallées sauvages et romantiques et passer sur des cols de montagnes impression-

nants. Les points forts: la ligne des Alpes entre Grenoble et Gap, le chemin de fer de Tende entre Cuneo et Nice ainsi que le chemin de fer à voie étroite de Nice à Digne-les-Bains. A Nice, vous avez du temps libre pour découvrir le paysage méditerranéen.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, vendredi 8 avril /

7 octobre 2011: Genève – Grenoble – Col-de-la-Croix-Haute

Voyage individuel jusqu'à Genève, puis voyage en train jusqu'à Grenoble. L'après-midi, vous continuez le voyage via le Col-de-la-Croix-Haute dans la vallée du Buëch jusqu'à Gap (ligne-des-Alpes), l'une des lignes des plus intéressantes de la SNCF au niveau du paysage. Continuation à travers la vallée sauvage et romantique de la Durance jusqu'à Briançon.

2^e jour: Briançon – Cuneo – Chemin de fer de Tende

Expérience inoubliable au niveau de la nature et du chemin de fer. Aujourd'hui, vous adorez le trajet spectaculaire en chemin de fer à voie étroite de Digne-les-Bains à Nice. Vous allez découvrir des vallées pittoresques, des paysages

abrupts, d'innombrables ponts et viaducs. Un train spécial est prévu qui vous permet de faire des arrêts fréquents pour prendre des photos.

3^e jour: Nice et la Riviera française

Aujourd'hui, vous avez le choix entre une journée libre à votre disposition ou une excursion facultative en car pour découvrir la Riviera française.

4^e jour: Le chemin de fer de Provence spectaculaire

Découverte fantastique de la nature et d'un voyage en chemin de fer. Vous appréciez le trajet spectaculaire en chemin de fer à voie étroite de Nice à Digne-les-Bains avec des vallées pittoresques, des paysages abrupts, d'innombrables ponts et viaducs. L'après-midi, vous voyagez en car à travers des vallées sauvages et romantiques jusqu'à Embrun.

5^e jour, mardi 12 avril / 11 octobre 2011: Col-de-Cabre – Valence – Genève

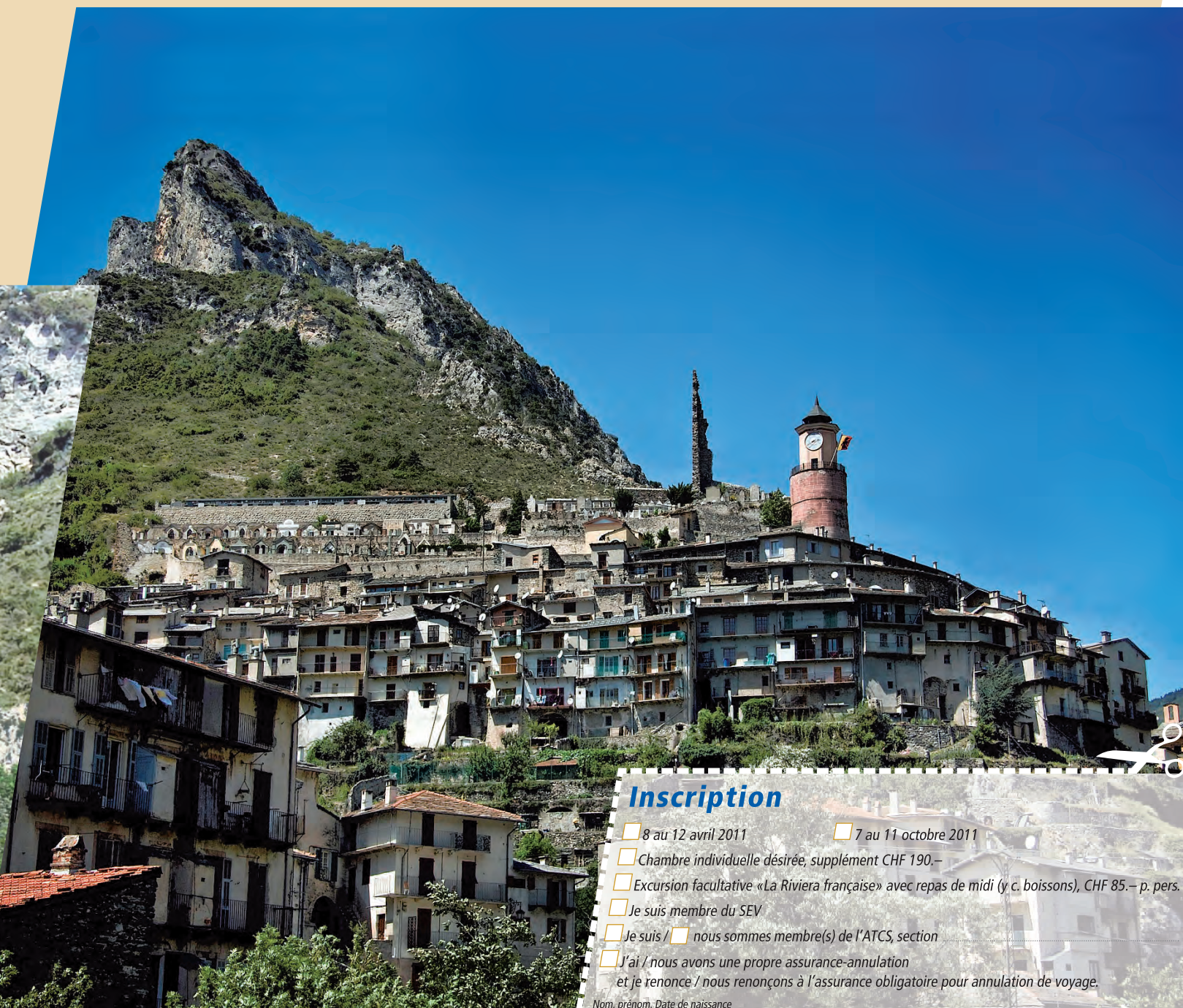
Voyage en train de Embrun via Veynes-Dévoluy, le Col-de-Cabre et la vallée méditerranéenne de la Drôme jusqu'à Valence et retour en TGV à Genève.



Compris: Voyage en trains réguliers 2cl. dès et jusqu'à Genève • Voyage en train de Provence de Nice à Digne-les-Bains en classe unique • Toutes les excursions en car et les transferts • 4 nuitées dans des hôtels de moyenne classe, en chambre double avec petit-déjeuner • 7 repas principaux (y compris vin, eau et café) • Documentation sur le voyage • Guide SERVRAIL dès et jusqu'à Genève.

Non compris: Supplément chambre individuelle, CHF 190.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 23.– • Excursion facultative «La Riviera française» avec repas de midi (y c. boissons), CHF 85.–

des Alpes du Sud



Inscription

- 8 au 12 avril 2011 7 au 11 octobre 2011
- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 190.–
- Excursion facultative «La Riviera française» avec repas de midi (y.c. boissons), CHF 85.– p. pers.
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation
et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu / date

Signature

Les chemins de fer de Provence

La ligne Nice – Digne-les-Bains est l'une des dernières qui subsiste, du réseau à voie étroite du Sud de la France. Des travaux importants et fréquents sont nécessaires afin d'entretenir ce tracé avec ses nombreux ouvrages. Il peut arriver que certains tronçons soient interrompus pendant plusieurs mois. Le programme reste sous réserve de modifications.



Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables

Envoyer à: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous

www.servrail.ch Renseignements: SERVRAIL, Téléphone 031 311 89 51

John Pain est conducteur de bus aux tl et syndicaliste de père en fils

« J'ai passé de l'écologie au monde syndical tout naturellement »

John Pain a d'abord milité au WWF et à Greenpeace avant de s'inscrire au SEV. Il est actuellement membre du comité VPT-tl présidée par son père, Johan Pain, qui travaille également comme conducteur de bus aux transports lausannois.

« Quand je suis arrivé aux tl, je me suis inscrit au SEV. Pour moi, c'était naturel », explique John Pain, conducteur de bus et membre du comité de section des tl. Il a en effet baigné dès l'enfance dans le syndicalisme au travers de l'engagement de son père, Johan.

A l'adolescence, John se tourne d'abord vers les associations écologistes, en devenant membre du WWF puis de Greenpeace. « Avec un copain, à l'âge de 14 ans, on a distribué des tracts en hiver contre la fourrure, de notre propre initiative. On en était très fiers. » Pour lui, l'entrée dans le monde syndical représente la suite logique de ses premiers engagements et il se définit comme un écolo à la fibre sociale, ainsi que comme anti-militariste, même s'il a fait un an de service militaire obligatoire en France, à 18 ans.

Politique et syndicalisme

Le sujet de conversation principal avec son père ? « Le syndicalisme et la politique », répond sans hésiter John Pain. En tant que Français, l'un comme l'autre déplorent la présidence de Sarkozy, mais se réjouissent de voir de plus en plus de manif contre lui. S'il y a parfois des divergences entre les deux hommes, c'est surtout sur la forme : « Sur le fond, on est plutôt d'accord, mais parfois moins sur la manière de faire. Mon père a fait Mai 68 et il est plus direct. Il imagine



John Pain : « J'ai une fibre écolo teintée de social. »

tous les collègues dans la rue. C'est le rêve de tout syndicaliste bien sûr, mais il faut être pragmatique. »

A cet égard, la mobilisation massive de l'an passé a représenté un moment fort, lorsque 120 collaborateurs des tl ont défilé de la place St-François jusqu'au dépôt de Perrelet, à Renens. « C'est une réussite qu'on n'attendait pas. » Mais pas question de se reposer sous les lauriers de cette mobilisation : « Actuellement on a le sentiment que les collègues sont très remontés, contre les horaires surtout. Les conditions se dégradent d'année en année. Sur la plupart des lignes, on n'a plus le temps de se décontracter. » Une pétition concernant les cadences a d'ailleurs été lancée. Elle réclame que les conducteurs puissent prendre au moins 5 minutes de pause au termi-

nus et la récolte de signatures est en cours.

Egalement membre de la commission du personnel, il a toujours refusé de changer de statut en devenant chef. « Ce n'est pas compatible avec des activités syndicales

et j'ai pris l'engagement de ne pas postuler pour une promotion quand je suis devenu membre de la CP. » Cette année, il a aussi participé pour la première fois aux négociations de la nouvelle CCT des tl, signée cet été.



Dans son métier de conducteur, il apprécie l'indépendance, ainsi que le contact avec les clients et ses collègues.

« C'était très instructif et aussi très dur », note John Pain.

Cela dit, John Pain apprécie beaucoup son métier de conducteur. « J'adore le contact avec la clientèle et les collègues, ainsi qu'une certaine indépendance. »

Une bonne entente

Il relève aussi la bonne entente actuelle qui existe au comité de la VPT-tl, dont il fait partie depuis 6 ans, en contraste avec une période plus difficile, il y a de cela plusieurs années. « Je prends un réel plaisir à être dans ce comité, où nous sommes complémentaires. » Il a d'ailleurs abandonné la pratique régulière du hockey au profit de sports individuels, afin de pouvoir concilier activités syndicales, vie familiale et travail.

Hélène Koch

BIO

John Pain a 40 ans. Il est français mais a grandi à La Chaux-de-Fonds avant de s'installer à Morges puis à Lausanne. Marié et père de deux enfants (une fille de 9 ans et un garçon de 6 ans), il a d'abord fait un CFC de commerce de détail dans un magasin de sport puis à la Coop, puis un an comme responsable de rayon à la Coop avant d'entrer aux tl comme conducteur de bus, en 1991. « A temps partiel, à 80 %, pour combiner mon travail avec mes entraînements de hockey sur glace, au Star Lausanne, où j'étais semi-professionnel. » Depuis, il a laissé de côté le hockey, faute de temps, mais continue à pratiquer le sport en faisant du vélo, du footing et de la marche « pour le contact avec la nature ». Sa vie de famille représente son autre grand bol d'oxygène. Enfin, il apprécie la gastronomie, française mais aussi méditerranéenne, à commencer par la savoureuse cuisine portugaise.