

Médecine du travail

Aux CFF, depuis 1996, Pierre-Albert Voumard est médecin-chef de Medical Service.

Pages 6-7



Cours de formation SEV 2011

Olivier Barraud, responsable des cours SEV pour la Suisse romande, présente le programme 2011 et ses nouveautés. Les inscriptions pour les cours sont ouvertes.

Page 15



Minibar elvetino

Après 42 ans de bons services, Annemarie Sulser a été licenciée pour une peccadille.

Page 24

Reconstruction des réseaux de trams en Suisse

La mode est au tramway

Toujours plus de lignes de bus font place à des lignes de trams dans plusieurs villes suisses. Genève reconstruit son réseau quasi entièrement supprimé jadis, Lausanne, après le succès du m2, envisage de nouvelles lignes ferrées.

L'engouement pour les transports publics est visible un peu partout en Suisse et les trams, aux capacités beaucoup plus importantes, sont souvent la meilleure solution pour faire face au nombre grandissant de voyageurs. Nous avons fait le point sur la situation dans quelques villes suisses.

Dossier pages 8, 9 et 10



La nouvelle CCT CFF entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2011

Un résultat satisfaisant

«Oui mais...» C'est avec passablement de réserves que les délégués de la Conférence CCT CFF ont accepté la semaine passée le résultat des négociations de la nouvelle convention collective de travail CFF. Une majorité de délégués a préféré retenir les avantages de cette nouvelle CCT (par exemple la garantie de meilleurs salaires à l'engagement des jeunes professionnels), tandis que d'autres délé-

gués n'ont pas accepté certaines conséquences du nouveau système salarial. Au terme d'un débat nourri, c'est par 89 voix contre 16 que le résultat des négociations a été accepté. Le Conseil d'administration des CFF a également entériné l'accord. La nouvelle CCT pourra dès lors entrer en vigueur le 1^{er} juillet prochain.

Pages 2 et 3

ÉDITO

2010: ANNÉE INTENSE

Une année intense et difficile, qui nous a fortement mis à contribution, touche à sa fin.

Nous nous sommes battus, avec l'USS, contre la dégradation de différentes assurances sociales.

Nous avons gagné (référendum LPP) mais malheureusement aussi perdu (référendum LACI).

Nous avons réussi à empêcher la 11^e révision de l'AVS de passer la rampe du Parlement et en sommes heureux. Nous avons également lutté pour l'assainissement de la Caisse de pensions CFF et luttons encore.

Nous avons renouvelé de nombreuses CCT dans les ETC et pourrons en négocier de nouvelles l'année prochaine. Aux CFF, un nouveau système salarial a fait l'objet de vives discussions et nous sommes arrivés à un accord, après une rude bataille. Un compromis acceptable pour les deux parties (CFF et SEV) a été trouvé et notre «bonne» CCT CFF a ainsi pu être prolongée jusqu'à fin 2014.

2011 ne sera pas moins intense. Nous nous engagerons pour des places de travail sûres et pour de bonnes conditions de travail. Nous essaierons également d'améliorer la satisfaction au travail de nos collègues. Une mesure peut être mise en place de suite et vaut pour tous: l'estime. Nous en avons tous besoin.

Je vous souhaite, ainsi qu'à vos familles, de belles fêtes de fin d'année et une bonne nouvelle année.

Un grand merci de votre engagement pour le bien des travailleurs des transports publics.

Giorgio Tuti, président SEV

BONNES FÊTES

Vous avez sous la main le dernier numéro 2010 de *contact.sev*. La prochaine parution aura lieu le jeudi 20 janvier. Nous remercions nos lecteurs, nos correspondants, nos annonceurs ainsi que nos collaborateurs externes pour le soutien apporté durant l'année écoulée.

A toutes et à tous, nous vous souhaitons de bonnes fêtes de fin d'année.

La rédaction

EN VITESSE

LOBBYING

■ Claude Budry (à g.), SBV Arc Jurassien et Serge Anet (à dr.), PV Genève, ont rencontré Jean-Pierre Grin, conseiller national UDC vaudois, membre de la Commission des finances. Ils ont bien entendu parlé



de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. L'agriculteur a fait preuve d'une écoute attentive et compétente car il connaît bien les caisses de pensions publiques. Nous verrons ce qu'il en sera à l'heure du vote le printemps prochain.

RALLONGE

■ Le 15 décembre, le Conseil national a accepté de rallonger de 140 millions le crédit accordé aux CFF pour le faire passer à 3,462 milliards. Il a aussi relevé de 59 millions l'enveloppe destinée à l'entretien des lignes des chemins de fer privés, ainsi portée à 1,279 milliard. En tout, les chemins de fer recevront plus de 4,7 milliards de francs pour le financement de l'infrastructure en 2011 et 2012.

Par 89 voix contre 16, la Conférence CCT CFF du SEV a dit oui à la nouvelle convention collective de travail

Le clair « oui, mais... » des

Le vendredi 10 décembre à Berne, les délégués de la Conférence CCT CFF ont accepté le résultat des négociations. La CCT CFF entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

« Sans faire des sauts de joie, je vous recommande en toute bonne foi d'accepter le résultat des négociations ! » a déclaré le vice-président du SEV Manuel Avallone après avoir présenté les points principaux de la nouvelle convention aux 110 délégués de la Conférence CCT CFF.



C'est avec des Pères Noël en chocolat que la Commission jeunesse SEV a remercié les délégués pour les améliorations des salaires des jeunes professionnels qui entrent aux CFF.

Dans son allocution, le vice-président de notre syndicat a souligné deux nouveautés : la hausse des salaires minimums et le changement de la notion de droits acquis par celle de nouvelles garanties. Ce changement n'est pas que sémantique : ceux qui sont déjà au maximum de leur plage salariale profiteront à eux seuls de la moitié des augmentations générales de la masse salariale.

L'une des meilleures CCT

« Notre travail recommencera le 3 janvier prochain : nous avons divers points en suspens avec les CFF, qui ne pourront plus se réfugier derrière l'excuse de devoir supporter les lourdes charges que pouvait causer l'ancien système salarial », a encore déclaré Manuel Avallone. En effet, les CFF ont souvent dit que l'ancien système salarial n'était pas compatible avec les exigences du marché. La nouvelle CCT sera en vigueur jusqu'en 2014. « Cela nous laissera le temps de nous occuper de nos revendications syndicales. » Suite à l'exposé de Manuel Avallone,

le contenu de la nouvelle CCT a été largement discuté par les délégués. Deux points ont particulièrement fait l'objet de nombreuses critiques de la part des délégués : le grand nombre de rétrocessions dans la classification et

les moins bonnes perspectives salariales dans les bas échelons. Dans son intervention finale, le président Giorgio Tuti a rappelé comment les dernières séances de négociations ont permis de corriger les points les plus criti-



Au terme d'un débat fleuve, une nette majorité de délégués a dit oui à la nouvelle

« Il y a des points qui ne me plaisent pas. Mais nous ne perdons rien au niveau salarial. Dans l'ensemble, ce résultat me paraît acceptable, surtout parce que nous pouvons maintenir tout le reste de la CCT. »
Nicola Porreca,
Nord-Ouest Travaux

« Je suis déçu et choqué. De profondes injustices rendent ce système salarial inacceptable. C'est seulement au mois de mai que nous saurons ce qui nous arrivera vraiment. »
Jean-Luc Grémaud,
LPV Genève

Le comité SEV a terminé sa première année d'activité

La charte SEV prête pour consultation

Bonne manière de conclure l'année pour le comité SEV : il a adopté le 19 décembre le projet de charte SEV avant de le soumettre à consultation.

La charte doit contenir, par des phrases simples, les valeurs, la teneur du travail et la manière de le réaliser. Elle fournit donc les lignes directrices pour les membres et le personnel. Cette charte sera envoyée en début d'année aux sous-fédérations et sections, afin qu'elle puisse être présentée au Congrès. Ce sera à cet organe de se prononcer en dernier lieu (*contact.sev* reviendra sur ce sujet début 2011). Le comité a éga-

lement pris connaissance de la matrice des risques du SEV (évaluation annuelle des risques). Le danger qu'ils se produisent vraiment y est estimé. Cela évite les mauvaises surprises. Un des hauts risques est le recul des membres et sa conséquence sur le recul des cotisations entrantes. Une fois de plus, le nombre de membres dans les catégories actives a augmenté légèrement en 2010. C'est le nombre important de décès chez les pensionnés qui engendre une diminution du nombre total.

Signatures de CCT

Le comité a donné son feu vert à la signature de CCT, également pour la CCT CFF, ce qui n'était qu'une formalité après le oui de la Confé-

rence CCT. Deux autres CCT ont été renouvelées : celle des Autolinee Bleniesi, qui a permis des augmentations générales de salaire, des améliorations en matière de retraite anticipée et une semaine supplémentaire de vacances, et celle des NStCM et TPN (voir page 5).

NÉGOCIATIONS SALARIALES: 1,5%

Après les CFF, le SEV a également trouvé un accord avec le BLS, convenant de 1,5 % de la masse salariale. La vice-présidente Barbara Spalinger a indiqué au comité que cela correspondait à la moyenne de la branche. Il y a des résultats bien meilleurs mais également d'autres nettement plus bas. Elle souligne le fait que « tout le monde n'a pas quelque chose en plus dans son portefeuille ». La tendance à donner des augmentations individuelles au lieu d'augmentations générales est clairement visible. S'il y avait eu des augmentations salariales générales, le taux serait nettement en dessous de 1 %.

Un membre du comité a demandé une discussion à propos du changement dans l'ordonnance de la loi sur la durée du travail (OLDT), notamment le fait qu'on passe de 13 à 14 heures au maximum par tour de service. Il a relevé le fait qu'environ 900 participants aux journées VPT ont voté une résolution contre les dégradations de la LdT. Il a également critiqué le fait que la commission interne LdT nommée lors du congrès n'ait pas saisi l'occasion d'intervenir. La vice-pré-

sidente Barbara Spalinger a admis qu'annuler la séance d'automne de cette commission faute de points à l'ordre du jour était au vu de l'actualité une erreur ; on aurait en effet dû discuter de ce sujet et on aurait décidé de ne pas influencer cette décision.

Rendez-vous à la journée VPT Bus

La vice-présidente relève que le tour de 14 heures ne peut être mis qu'entre deux jours de congé, ce qui ne se produira pas souvent. Elle a promis d'améliorer le processus à l'interne du SEV et de discuter du sujet à la journée de branche VPT Bus.

Agenda 2012 et 2013

Le comité a décidé d'agender les assemblées des délégués 2012 au mercredi 23 mai. En 2013, les dates fixées ont dû être repoussées car le Kursaal est occupé à ce moment-là. Les assemblées des délégués auront lieu le 22 mai et le Congrès les 23 et 24 mai 2013.

pmo/Hes

délégués à la CCT CFF

qués lors de la précédente Conférence CCT CFF. La courbe des salaires a été corrigée vers le haut et les salaires à l'engagement sont légèrement meilleurs. « En tenant compte de l'ensemble du contenu de cette CCT qui

est l'une des meilleures de Suisse, je peux être d'accord avec ce résultat. » Au terme des débats, après avoir refusé la demande de soumettre le résultat des négociations à une votation générale, les délégués ont accepté la nou-

velle CCT par 89 oui, 16 non et 5 abstentions. Quelques jours plus tard, c'était au tour du Conseil d'administration des CFF de dire oui. La nouvelle CCT CFF pourra donc entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2011. *Peter Moor/AC*



convention collective de travail CFF.

« De nombreux collègues auront l'impression de ne pas être classés correctement. Je demande au SEV de suivre avec attention et de manière critique tout le processus de changement. »
Tibor Ledergerber,
Nord-Ouest Travaux

« La jeunesse SEV est d'accord avec ce résultat, même si nous n'avons pas envie de le claironner sur tous les toits. Des améliorations ont été effectuées et les garanties sur les salaires à l'engagement sont plus fiables qu'auparavant. »
Jasmin Bär, commission jeunesse

« Je trouve que notre délégation a bien travaillé. Mais je ne suis pas enthousiasmé par le résultat. Vu la situation difficile des CFF et le milieu politique actuel, on ne pouvait cependant pas obtenir davantage. »
Thomas Giedemann,
LPV Tessin

Protestation à Berne devant l'ambassade de l'Union européenne

Protéger les salaires suisses

L'Union syndicale suisse (USS) et ses syndicats affiliés – dont une délégation SEV – ont protesté le mercredi 15 décembre devant l'ambassade de l'Union européenne (UE). Les manifestants ont dénoncé le risque de voir l'UE supprimer certains éléments des mesures d'accompagnement de la libre circulation des personnes, c'est-à-dire de la protection des salaires.

Ce même 15 décembre, d'autres syndicats de la Confédération européenne des syndicats (CES) ont manifesté dans de nombreux pays. La CES avait en effet décrété cette journée d'action sous le slogan: « Non à l'austérité pour tous et aux bonus pour quelques-uns ! » *AC*



ENVIE DE VACANCES EN PLEINE NEIGE ?



Bettmeralp

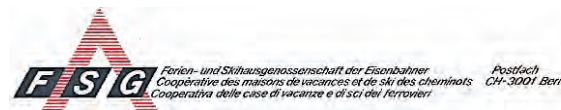
Vous avez le choix – nous avons une offre correspondante à prix attractifs!

Appartements isolés libres pendant toute la saison d'hiver

- à Bettmeralp
- à Grindelwald
- à Samedan

Comme vous le savez, les membres du SEV bénéficient d'une offre spéciale de 10 % sur le prix de location – même pendant la haute saison! Et les membres de la FSG profitent même d'un rabais de 20 %! Vous trouverez notre offre et les dates encore disponibles sur www.fsg-ferien.ch

Renseignements et réservations:
renate.freiburghaus@fsg-ferien.ch
téléphone 031 911 46 88 (matin)



RÈGLEMENT DES COTISATIONS 2011

Le Comité SEV a fixé le **montant de la cotisation SEV**. La cotisation de base SEV reste inchangée par rapport à 2010.

Actifs

– Cotisation de base: 28 francs

Pensionnés

– membres payant la demi-cotisation	14 francs
– membres payant le quart de cotisation	7 francs
– membres payant 1/8 de cotisation	3.50 francs

Il s'agit ici de la cotisation de base SEV. S'y ajoutent les cotisations de la sous-fédération, de la section, et éventuellement celle du groupe.

Réglementation pour les pensionné(e)s et veuves

Les rentes AVS étant augmentées en 2011, les limites de revenus pour le calcul des cotisations des pensionnés sont également légèrement adaptées:

- membres à demi-cotisation (cotisation entière pensionné)
revenu des rentes: à partir de CHF 3480.00 par mois
- membres à quart de cotisation (demi-cotisation pensionné)
revenu des rentes: à partir de CHF 2320.00 par mois
- membres à 1/8 de cotisation (quart de cotisation pensionné)
revenu des rentes: moins de CHF 2320.00 par mois

Le revenu des rentes déterminant est composé des prestations de la Caisse de pensions et des rentes AVS/AI du membre, ainsi que des éventuelles rentes de la CNA.

Beat, Benoît, Sergio... et les autres ?

La mesure visant à n'autoriser l'usage de l'abonnement pour les retraités qu'à partir de 9 heures le matin est entrée en vigueur le 12 décembre dans le canton de Vaud (Mobilis). De leur côté, les CFF se sont exprimés dans le même sens, mais concrètement ils n'ont rien décidé pour l'entier du réseau. Après des déclarations fracassantes, ils semblent vouloir maintenant étudier prudemment la question, échaudés apparemment par l'ampleur des réactions et aussi par les mauvaises expériences faites en Allemagne (Tages-Anzeiger du 23 novembre).

Il convient de rappeler quelques faits. Tout d'abord, depuis 20 ans au moins, et en particulier depuis la large acceptation par le peuple en novembre 1998 du financement des grands projets ferroviaires, l'encouragement à l'utilisation des transports publics est devenu un credo national, constamment répété et confirmé à tous les niveaux politiques. Il débouche aujourd'hui sur un succès incontestable, un succès qui dépasse toutes les prévisions. Ce succès est un bienfait pour le pays, aussi bien pour son économie que pour son développement durable. Faut-il punir les acteurs de ce succès, ceux qui ont payé les investissements et subi les inconvénients des travaux durant leur vie active, en leur interdisant d'utiliser le système avant 9 h le matin dès qu'ils ont atteint 65 ans ?

Autre aspect évident. 70 % de la population

du pays habite maintenant dans les villes et la proportion est probablement un peu plus élevée concernant les seniors. Ce fait signifie que les courants de trafic générés par ces derniers vont dans le sens inverse des courants pendulaires des actifs. Lorsque ceux-ci entrent en ville le matin,

les seniors la quittent et le soir, le mouvement s'inverse. Il y a des endroits où ces mouvements sont d'une visibilité éclatante. A Berne et à Zurich par exemple, par un beau jour de semaine, la foule

qui va s'aérer dans les montagnes le matin et qui en revient en fin d'après-midi est impressionnante.

Ainsi, dans toutes les agglomérations, les courants des seniors équilibrent la charge des trains des heures de pointe, par conséquent, ils améliorent la rentabilité du système.

Depuis deux ans, les CFF présentent une offre publicitaire à grande échelle (TV et affiches) « Plaisir des loisirs, testés pour vous par Beat, Benoît et Sergio ». Il s'agit de trois personnages seniors légèrement farfelus qui doivent inciter à découvrir les multiples attractions touristiques

du pays. Le paradoxe de cette campagne réside dans le fait que la très grande majorité des destinations proposées deviennent touristiquement infréquentables dans la journée si la règle du départ après 9 h le matin s'applique. Bien sûr, si en plus vous partez d'une région périphérique, « le Plaisir des loisirs » devient une fiction totale. Mais il n'y a pas que les loisirs. Il y a aussi des obligations de se déplacer. Et là, c'est la qualité même du service public qui est mise en cause pour les seniors.

C'est ce qui se passe dans le canton de Vaud. L'abonnement Mobilis a certes été étendu à pratiquement tout le canton (c'est bien), mais la barrière des 9 heures est stupide. Au-delà des raisons ci-dessus, le fait que le Lausanne-Echalens-Bercher, par exemple, ou le M2 entre Lausanne-Gare et le Flon soient totalement saturés aux heures de pointe n'est pas de la faute des seniors ! Dans le premier cas, c'est la conséquence de conflits clochemerlesques entre canton et communes qui pénalisent l'efficacité du rail ; dans le second, c'est la rançon d'une vision à trop court terme qui programmait le bouchon permanent sur ce tronçon. Punir les seniors du canton pour les insuffisances isolées actuelles du réseau cantonal est d'une totale absurdité ! Et combattre l'absurdité, c'est un devoir civique. A propos, si les seniors, lors de la prochaine demande de crédits pour les transports publics, décidaient de voter non ?

Michel Béguelin

VMCV

Le président de la section VPT VMCV honoré par ses pairs

Mercredi 24 novembre, dans le cadre de l'assemblée



générale d'automne de la section VPT VMCV, le président Enzo Verme a reçu un diplôme pour les 10 années qu'il a passé à la tête de la section. Une reconnaissance largement méritée.

Félicitations! AC

Le résultat des négociations salariales CFF

550 francs de prime et 0,9% d'augmentation de la masse salariale

Après les difficiles négociations sur le nouveau système salarial, c'était une gageure que de négocier les salaires 2011. Les syndicats ont obtenu finalement une prime unique de Fr. 550.- pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs, ainsi qu'une augmentation de 0,9% de la masse salariale destinée aux progressions individuelles

dans le système salarial actuel. Cela permettra de progresser vers les valeurs cibles à raison de 2/3 environ. Par contre, aucune augmentation générale des salaires cette année. Cela aurait eu des conséquences sur les bases du futur système salarial, avant même sa mise en place. La prime de Fr. 550.- sera versée sur le salaire de

janvier déjà, et elle n'est pas assurée (AVS, etc.). Les augmentations individuelles selon le système auront lieu comme d'habitude en mai, pratique confirmée dans la future nouvelle CCT.

La Conférence CCT du SEV et le Conseil d'administration CFF ont accepté ce résultat.

SEV

INFO

Du 27 au 31 décembre, des travaux d'électricité urgents seront réalisés au secrétariat central SEV de Berne. Il n'y aura donc aucun moyen de joindre le SEV durant cette semaine-là, aussi bien par téléphone que par courriel, y



compris pour une éventuelle visite (tardive) du Père Noël. Le secrétariat central et les secrétariats régionaux seront rouverts dès le 3 janvier.

Les sections SEV neuchâteloises ont distribué des tracts aux députés du Grand Conseil mardi 7 décembre

A quand une CCT cadre cantonale étendue?

Les députés neuchâtelois se rendant à la séance du Grand Conseil du 7 décembre ont été accueillis par les membres SEV dans la cour du Château. Un biscôme et un tract pour chacun, avant qu'ils se prononcent sur le budget 2011 du canton, qui a été accepté le lendemain.

Mardi 7 décembre, les sections SEV s'étaient mobilisées en ville de Neuchâtel afin de montrer leur désapprobation face à la politique du Département de gestion du territoire, dont le chef est Claude Nicati, conseiller d'Etat radical. Un cortège d'une cinquantaine de personnes s'est rendu de la place des Halles au Château, où le Grand Conseil tenait séance et traitait du budget. Les députés ont été alors informés un à un des revendications des travailleurs des transports pu-

blics, qui constatent que le département de Nicati renonce à développer les transports publics dans le canton. En 2011, le budget pour le trafic urbain est inférieur à celui de 2010, alors que les entreprises devront maintenir le niveau de l'offre actuelle. Ces coupes budgétaires ont des conséquences négatives sur la sécurité routière, sur la protection de l'environnement et sur le maintien à long terme des places de travail dans le secteur.

Partenariat social mis à mal

Une CCT cadre neuchâteloise a été mise en place en janvier 2009. Depuis lors, le SEV et les directions des entreprises de transports publics ont interpellé plusieurs fois le gouvernement afin que cette CCT soit étendue. On craint surtout la concurrence étrangère, vu la proximité avec la frontière.

Pour l'instant, on voit bien le peu d'importance que l'on octroie aux conventions collectives de travail dans le



Les membres SEV ont interpellé les députés au Grand Conseil à leur arrivée au Château.

département de Nicati, puisque rien n'a été fait. «Est-ce de la paresse, de la mauvaise foi ou de l'incompétence? La moindre des politesses serait de nous donner une réponse, avec la position officielle du canton, estime Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, même si c'est pour nous dire que l'extension de la

CCT n'est pas de la compétence cantonale. Que l'on nous dise au moins quelle est l'autorité compétente.»

Budget accepté

Mercredi 8 décembre, le Grand Conseil a accepté le budget sans modifications au niveau des transports publics. Le SEV regrette cette décision

qui va à contresens de ce qui se fait dans les autres cantons, où l'on essaie actuellement de rattraper le retard pris en matière de mobilité douce. Le syndicat espère que l'avenir sera plus clément pour les transports publics dans le canton.

Henriette Schaffter

Le Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM) et les Transports publics nyonnais (TPN) ont signé une nouvelle convention collective de travail

Quelques améliorations pour 2011

Les représentants du SEV et des deux entreprises NStCM et TPN se sont retrouvés le lundi 6 décembre afin de signer la nouvelle convention collective de travail commune. Parmi les améliorations obtenues, une semaine de vacances supplémentaire.



Rodolphe Lhériteau, Pascal Carrupt, Christian Fankhauser (secrétaire syndical) étaient présents lors de la signature.

- une amélioration des indemnités de nuit et du dimanche;
- une amélioration générale des salaires;
- la semaine de 41 heures.

Une vraie semaine de 41 heures

Avant, les employés devaient effectuer 42 heures mais ils avaient droit à une semaine de compensation. Et il n'était

pas toujours facile de placer ces jours de compensation. Maintenant, ils travailleront effectivement 41 heures et auront leur semaine de vacances supplémentaire, de vraies vacances qu'on peut planifier à l'avance et dont on peut profiter pleinement.

CCT commune

Les deux entreprises ont «fu-

» C'est très important de consacrer du temps au partenariat social. «

Christian Fankhauser, secrétaire syndical

sionné» leur CCT mais pas leurs grilles salariales. Cette mise en commun pourrait suivre mais doit auparavant encore faire l'objet de né-

gociations. A noter que la CCT entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2011 et que son échéance est fixée au 31 décembre 2014.

Hes



Pierre-Marc Iseli, président de la section SEV, Richard Zaugg, directeur des deux entreprises, Fred-Henri Bovet, président des NStCM et Michel Maye, président des TPN.

La centaine de collaborateurs concernés par la nouvelle CCT, commune aux deux entreprises (c'est une première), bénéficieront de plusieurs améliorations:

- une semaine de vacances supplémentaire (qui sera obtenue en trois étapes);
- six jours de congé spéciaux pour des activités jeunesse et sport;



« Nous sommes conscients que nous avons une grande responsabilité non seulement médicale mais également sociale. »

Dr Pierre-Albert Voumard

Pierre-Albert Voumard, responsable et médecin-chef de MedicalService

« Dans les transports publics, nous ne pouvons pas nous permettre de jouer avec la sécurité »

A l'occasion de la suppression de la voiture médicale des CFF, contact.sev a rencontré le docteur Pierre-Albert Voumard, pour qu'il présente à nos lecteurs le service médical des CFF qu'il dirige depuis 1996. Service qui a la lourde responsabilité de diagnostiquer l'aptitude au travail dans certaines catégories professionnelles ferroviaires, ainsi que d'effectuer les contrôles médicaux périodiques imposés par la loi.

contact.sev: Pourquoi supprimer la voiture médicale CFF ?

Dr Pierre-Albert Voumard: C'est une décision prise par l'entreprise. D'une part, il aurait fallu engager

des travaux très coûteux sur la voiture actuelle qui ne satisfaisait plus aux exigences techniques. D'autre part, à cause de l'intensification du nombre d'examen, cela devenait très difficile de coordonner les déplacements de la voiture avec les rendez-vous que nous fixons avec les collaborateurs des CFF. Mais nous remplaçons la voiture médicale en ouvrant quatre cabinets médicaux fixes qui s'ajoutent à ceux existants de Berne, Zurich et Lausanne. Nos prestations s'en trouveront améliorées et, surtout, nous aurons davantage de flexibilité pour fixer les rendez-vous. L'inconvénient, c'est que certains collaborateurs devront effectuer un trajet plus long pour se présenter à la consultation.

Aux CFF, vous dirigez « MedicalService Compétence médicale pour entreprises ». Pourquoi ce « s » à entreprises ? Travaillez-vous pour d'autres entreprises que les CFF ?

Oui, nous offrons nos services à d'autres entreprises de transport concessionnaires comme le BLS, mais aussi comme par le passé à la Poste, à l'Administration

de la Confédération, à la SSR, ainsi qu'à d'autres entreprises.

Présentez-nous, s.v.p., le service que vous dirigez ?

Les locaux administratifs de MedicalService, où je travaille, sont situés dans la gare de Berne, Bollwerk 4 et 6. Dans un bâtiment annexe, nous avons les locaux pour les consultations médicales et un bureau pour la gestion opérationnelle des rendez-vous. Nous avons des cabinets médicaux à Lausanne et Zurich. Pour

« Nous remplaçons la voiture médicale en ouvrant quatre cabinets médicaux fixes qui s'ajoutent à ceux existants de Berne, Zurich et Lausanne. »

remplacer la voiture médicale, nous venons d'ouvrir des cabinets médicaux à Bellinzona et Lucerne. Ces prochains mois, nous en ouvrirons à Muttenz et St-Gall. L'année passée, nous avons procédé à 4926 visites médicales. Notre service occupe actuellement 42 personnes, dont 15 médecins, 9 assistantes médicales et 8 secrétaires médicales. Je suis fier de travailler avec une équipe compétente et

très motivée. De plus, nous coopérons à travers tout le pays avec un réseau étoffé de médecins attirés.

Quelle est la mission de votre service ?

Nous effectuons les visites d'aptitude avant l'engagement et périodiques pour déterminer si la personne examinée est médicalement apte à conduire ou accompagner les trains selon l'ordonnance du Département fédéral des transports sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des che-

mines de fer (OCVM). Nous effectuons les contrôles requis par la directive des CFF concernant l'engagement et la protection de la santé dans le cadre du travail de nuit. Nous apprécions aussi l'aptitude des autres collaborateurs CFF, avant l'engagement ou après accident/maladie. Nous avons également un secteur protection de la santé, qui s'occupe entre autres d'analyses de risques et de mesures

Lors des examens périodiques, devoir décider que tel ou tel collaborateur ou collaboratrice des CFF ne peut plus pour suivre le travail qu'il exerce, n'est-ce pas une décision lourde de conséquences ? Surtout que les critères imposés par la Confédération et les CFF paraissent parfois très rigides ?

Dans les transports publics, nous ne pouvons pas nous permettre de jouer avec la sécurité. Dans le cadre de MedicalService, nous nous tenons à une unité de doctrine, mais chaque personne examinée constitue un cas à part. Nous sommes conscients que nous avons une grande responsabilité non seulement médicale mais également sociale. Mais, croyez-moi, nous ne prenons aucune décision à la légère.

De plus en plus de cheminots sont stressés ou parfois même

BIO

Le docteur Pierre-Albert Voumard – fils de cheminot – est né le 16 août 1956. Il termine ses études de médecine en 1981 à Lausanne et, en 1987, il est promu docteur en médecine par l'Université de Bâle. Après diverses expériences professionnelles en qualité de médecin assistant, il travaille, dès 1989, au sein de feu le service médical du personnel de la Confédération, des PTT et des CFF. En 1990, il obtient le titre de spécialiste FMH en médecine générale et en 1994 en médecine du travail. Depuis mai 1996, il est responsable et médecin-chef de Medical Service. En 2005, il a été élu président de l'Union internationale des services médicaux des chemins de fer. Pierre-Albert Voumard est marié, père de trois garçons et vit avec sa famille à Villeneuve (VD).

INTERVIEW

Dr Voumard, responsable du service médical des CFF depuis 1996: « Si nous regardons le taux de productivité des CFF, nous constatons qu'il a fortement augmenté ces dernières années. Cette augmentation peut avoir des conséquences sur la santé d'un certain nombre de collaborateurs de l'entreprise. »



victimes d'un burn-out. Vous confirmez ce constat ?

Nous avons effectivement à nous prononcer sur l'aptitude de collaborateurs des CFF qui présentent des troubles psychologiques. La résistance au stress est vécue de manière très individuelle et nous retrouvons ce genre de problèmes aussi chez d'autres employeurs.

Oui, mais il y a passablement d'employés des CFF qui se plaignent des nombreuses restructurations, des pressions qu'ils subissent de la part de leur hiérarchie pour atteindre des objectifs, et des pressions qui viennent de la clientèle.

Si nous regardons le taux de productivité des CFF, nous constatons qu'il a fortement augmenté ces dernières années. Cette augmentation peut avoir des conséquences sur la santé d'un certain nombre de collaborateurs de l'entreprise, ce qui justifie la mise en place d'une stratégie de la santé telle qu'elle a été ac-

ceptée par la direction de l'entreprise l'année passée.

Votre service s'occupe-t-il de prévention ?

Ce sont plus précisément les unités BGM (Betriebs-GesundheitsManagement) et SI (Sicherheit) qui s'occupent entre autres de la prévention aux CFF. Bien sûr que nos examens y contribuent aussi (par exemple détection d'un début de diabète ou d'une hypertension).

Vous présidez l'Union internationale des services médicaux des chemins de fer. Quel est l'intérêt de cette charge ?

C'est un bon lieu pour échanger nos expériences et nos approches médicales. Nous donnons notre avis, par exemple, à l'Agence ferroviaire européenne sur certains points médicaux de la directive européenne 2007/59, relative à la certification des conducteurs de trains dans le cadre de l'interopérabilité.

Vous êtes médecin, mais votre fonction semble être essentiellement administrative. Ne regrettez-vous pas la pratique de votre profession ?

Je suis à disposition des médecins de mon service pour vérifier certains diagnostics. Sinon, je m'occupe

toujours personnellement des employés des Ateliers industriels d'Yverdon-les-Bains et aussi d'autres catégories de personnel chez nos clients externes. Ce travail de base me donne des indications utiles sur la santé du personnel et de

l'entreprise. Par exemple, lorsque l'on discutait de l'avenir des Ateliers d'Yverdon, cela avait des répercussions négatives très directes sur la santé du personnel concerné.

*Propos recueillis par
Alberto Cherubini*

TERMINUS POUR LA VOITURE MÉDICALE DES CFF

En supprimant la voiture médicale, c'est toute une époque de la médecine du travail des CFF qui prend fin. C'est en 1957 que les CFF ont mis en circulation les deux premières voitures médicales. L'une servait de salle d'attente pour les examens radiologiques.

L'autre, sans toilettes et sans climatisation, était réservée aux visites médicales proprement dites. En 1999 est sortie des Ateliers principaux d'Oltten la voiture médicale actuelle – climatisée et équipée de toilettes. Après dix années de service, elle sera mise

au rebut à la fin de cette année. Sur les 4926 visites effectuées en 2009 par MedicalService, 1255 visites ont eu lieu dans la voiture médicale qui s'arrêtait dans de nombreux dépôts ou gares du pays. Désormais, les visites auront lieu dans sept cabinets médicaux fixes (Bellinzone, Berne, Lausanne, Lucerne, Muttenz, St-Gall et Zurich).





” Le tram n’est pas seulement un moyen de transport. Il a aussi une dimension émotionnelle. “

Barbara Egger, conseillère d’Etat du canton de Berne

Le tram, quasi déclaré mort il y a quarante ans, vit un remarquable essor en Suisse

Renaissance du tram

Le transport par rails a beaucoup d’avantages et pas seulement sur les longues distances, aussi en matière de trafic régional. C’est pourquoi le tram suscite à nouveau un vif intérêt.

Au début des années 70, beaucoup pronostiquaient la fin rapide des derniers trams en Suisse. Il semblait que le tram faisait partie de l’histoire et n’avait plus aucun avenir. Puis, dans les années 80, retournement de situation: une première ville, Edmonton au Canada, a pris l’initiative de reconstruire

son réseau de trams. L’Europe a suivi: en Allemagne, en France et également en Suisse, on a construit de nouvelles lignes ou reconstruit celles qui avaient été démantelées. D’une douzaine auparavant, seuls restent six réseaux urbains de trams: Genève, Lausanne, Neuchâtel, Berne, Bâle et Zurich. A

Lucerne, St-Gall et Lugano, on réfléchit à sa réintroduction.

Ecologie, confort et capacité

La grande capacité du transport par rails est bien sûr un gros avantage, mais on peut aussi citer le confort de marche vu le peu de bruit que fait le tram par rapport au

bus. Même si l’électricité utilisée provient d’énergies non renouvelables (centrales au gaz ou pétrole), le tram est toujours plus écologique que le bus. La montée dans le tram est plus facile que dans le bus, plus particulièrement avec les véhicules à bas plancher ou les quais relevés. Avec l’arrivée du tram, certaines parties des villes prennent de la valeur (prix de l’immobilier ou arrivée de commerçants). Les trams bénéficient d’un bonus puisque le seul fait de passer d’un bus à un tram peut augmenter la fréquentation jusqu’à 80%! Cela peut-être grâce à une atmosphère plus urbaine... Les inconvénients sont le fait d’être dépendants des rails (lors de perturbations ou tra-

vaux), le prix élevé des infrastructures et du matériel roulant (mais leur durée de vie est supérieure aux bus) et le peu de tolérance aux dénivelés. Les trams de jadis supportaient des dénivelés de 113 ‰ tandis que ceux d’aujourd’hui ne peuvent pas monter à plus de 70 ‰. Les trams ne sont pas plus rapides que les bus. Ils n’atteignent pas plus de 20 km/h de moyenne.

La renaissance des trams répondait à l’origine aux problèmes liés au trafic motorisé trop élevé mais aujourd’hui ils font aussi office d’attraction touristique. Ils répondent à un besoin certain et apporteront à coup sûr leur contribution au transfert modal.

pan/Hes

Lausanne: succès du métro et m3 à l’horizon

A la conquête de l’Ouest

Lausanne a commencé le passage au réseau ferré par le m1 puis le m2. En 2017, une nouvelle ligne de tram verra le jour, entre Lausanne-Flon et l’Ouest lausannois. Puis peut-être un m3 entre la ville et la Blécherette.

Les premières voies de tramways sont posées à Lausanne en mars 1896 et plusieurs lignes sont inaugurées la même année. Ce réseau s’étend progressivement pour atteindre 66 km de lignes de tram dans les années 30. Puis apparaît la première ligne de trolleybus en 1932. Beaucoup d’autres suivront, ainsi que des lignes d’autobus. Dans les années 60, le réseau de trams disparaît complètement.

En 1991, on inaugure le TSOL (Société du Tramway du Sud-Ouest Lausanne SA). Dès ses premières années

d’existence, on dénombre plus de 7 millions de voyageurs par année. En 2008, le m2, premier métro automatique de Suisse, relie le nord et le sud de la ville. Le TSOL devient le m1.

Un m3 à Lausanne ?

Regardons maintenant vers l’avenir. La première étape du projet « axes forts » de l’agglomération Lausanne-Morges (réseau-t) est la ligne t1 de tramway entre Renens gare et la place de l’Europe (Lausanne-Flon). Les débuts des travaux devraient intervenir en 2014, pour une mise en service en 2017. Le financement est assuré puisqu’il a été voté par le Parlement fédéral en septembre 2010.

La deuxième étape de développement de ce réseau-t concernera une extension de la ligne de tramway à l’ouest de Renens jusqu’à Bussigny et une desserte du quartier de la Blécherette, pour laquelle on hésite encore entre tramway et métro. C’est pour

l’instant la variante métro (m3) qui a été retenue par les représentants communaux pour le trajet gare CFF-place de l’Europe-Blécherette. Le Conseil d’Etat devrait communiquer son choix définitif dans les prochains mois pour ensuite l’intégrer à la révision en cours du projet d’agglomération. Les montants destinés à la deuxième étape devront être confirmés en 2014. La variante métro prend l’avantage sur le tram pour des raisons de vitesse et de capacité de transport. La ville de Lausanne voit le tram Renens-Flon comme la première phase d’un ensemble cohérent de lignes de tram, tout comme le m2 constituait la première étape de la réalisation d’un réseau de métro performant. L’agglomération Lausanne-Morges attend 70 000 nouveaux habitants et emplois à l’horizon 2020. Il faut donc s’y préparer en mettant en place les infrastructures de transports adaptées.

Hes

DEUX QUESTIONS À CHRISTIAN FANKHAUSER, SECRÉTAIRE SYNDICAL SEV



Quelles sont les conséquences du renouveau du tram au niveau du personnel des transports publics (à Genève et Lausanne) ?

Il ne s’agit pas uniquement d’une amélioration de l’offre tram mais également bus. Les entreprises de transports publics devront ces prochaines années engager beaucoup de personnel. Un très gros effort de formation doit et devra être fait. A Genève, l’aspiration effectuée au niveau des trams, des conducteurs de bus passant aux trams crée un appel d’air au niveau bus et trolley et de nouveaux collaborateurs arrivent. Pour Lausanne, il s’agit encore de musique d’avenir...

Le syndicat voit-il ce changement d’un bon œil ?

Bien entendu, nous devons être très présents dans ces entreprises afin de montrer à ces nouveaux collaborateurs, qui ne connaissent pas forcément les transports publics, l’importance d’être syndiqués.

Propos recueillis par Henriette Schaffter

DOSSIER



Image de synthèse du tram à la future gare nord de Renens.

PETIT HISTORIQUE

Le premier tram électrique de Suisse (deuxième au monde, après Sarajevo) circulait dès 1888 entre Vevey et Chillon, en passant par Montreux. Avant cela, il y avait bien sûr déjà eu des trams à traction vapeur ou traction animale. Ont suivi de nombreuses lignes un peu partout en Suisse. C'est en 1920 que le tram a connu son point culminant au niveau mondial. Les années suivantes ont vu une régression continue jusqu'aux dernières années, où il réapparaît un peu partout. C'est actuellement Zurich qui a le plus grand réseau de trams en Suisse. Lausanne quant à elle peut se targuer d'avoir deux métros et Genève reconstruit peu à peu son réseau.

Olivier Norer est géographe-journaliste et président de l'ATE Genève, entre autres

« Le vent de désamour pour le tram est passé »

contact.sev : Quelles avaient été les raisons de la suppression quasi complète du réseau de trams ?

Depuis les années 1920, avec le développement de l'automobile et des autobus, des lobbys puissants sont apparus pour mettre à mal l'image du tram. A partir de la fin de la Première Guerre mondiale, les premiers termes péjoratifs sur le tram sont apparus dans la presse publique ou privée. On a souvent demandé à libérer les rues des vieux trams poussiéreux et bruyants. Cette pression, conjuguée à des difficultés pour les compagnies, souvent privées, à réunir suffisamment de fonds pour payer les rénovations et modernisations des lignes et vé-

hicules a fini par toucher les opinions publiques et les politiques. A l'exception des réseaux urbains de Bâle, Zurich et Berne, où quelques lignes de trams ont néanmoins été supprimées, et des lignes 5 à Neuchâtel et 12 à Genève, l'important maillage de tram au niveau suisse est passé à la trappe.

Et quelles sont les raisons du renouveau du tram ?

Dès le milieu des années 1970, le vent de désamour pour le tram est passé. Avec le développement des villes, l'étalement urbain, la construction de cités satellites, les bus et trolleys peinent à répondre à la demande. Avec les chocs pétroliers, dès 1973,



c'est le recours au véhicule thermique, qui est contesté.

Un certain retour à l'énergie de traction électrique se fait sentir. Mais les mœurs ne permettent pas encore un retour massif du tram. On se tourne dans un premier temps vers des lignes de trolleybus avec des véhicules de grand gabarit. Dans les années 1980, les exemples réussis et fortement communiqués des nouveaux réseaux de trams de Nantes, en 1985, et Grenoble, en 1987, ont remis le tram au rayon des objets modernes.

Quels sont les obstacles principaux ?

Le nœud gordien reste les finances. A l'heure actuelle sont investis par année par le canton

Suite en page 10

Suite de la page 9

près de 30 millions de francs pour le développement du réseau tram. A ceci doit s'ajouter le développement du réseau train et trolley. C'est dire si les besoins sont importants et les sources de financement fortement sollicitées. Heureusement, Genève, dans le cadre du projet d'agglomération transfrontalier, a obtenu une quote-part de financement de 40% de Berne. Ce qui permet de réaliser les projets selon le calendrier prévu. Et avec nécessité: le besoin de rattrapage est important pour retrouver un réseau qualitatif, à l'instar des réseaux bâlois et zurichois. Mais une partie de la classe politique pense que l'on investit trop pour les transports et cherche par tous les moyens à raboter les budgets. Dernièrement, un crédit global de 500 millions à utiliser pour plusieurs projets sur près de dix ans a été réduit de près de 200 millions par une majorité du Grand Conseil genevois. Autre problème de taille, l'agglomération genevoise est transfrontalière et une partie du réseau des transports publics est située sur France. Et les finances des communes françaises voisines tout comme les structures de financement des infrastructures de transports hexagonales ne sont pas adaptées à la situation genevoise. Et de facto, on n'arrive pas facilement à boucler le tour de table financier pour réaliser des infrastructures de transports publics. Mais ça évolue assez rapidement.

Que faudrait-il de plus pour améliorer la situation ?

Genève, en partant en 1986 d'une ligne de 8,2 kilomètres à un réseau de 25,7 kilomètres est plutôt bien lotie. Le réseau tram est complété par un bon réseau trolley. Seul le réseau ferroviaire et régional laisse pour l'heure à désirer. Le CEVA et le RER lié sont attendus avec impatience.

Hes

Il aura fallu plus de 100 ans pour avoir le « TramBernWest »

Le tram a de l'avenir à Berne

L'idée de relier Bümpliz et Berne par un tram est très ancienne. Elle est enfin devenue réalité.

La discussion a été très longue autour de la construction d'un tram et il a fallu plus d'un siècle pour concrétiser cette idée. Dès 1860, il en a été question, puis en 1924, une ligne de bus a été mise en place. Et une seconde en 1948, toutes deux très fréquentées. En 1984 encore, Peter Vollmer avait déposé une motion pour la construction d'un tram. C'est un postulat d'un membre SEV, Heinz Junker, qui a finalement été accepté en 1991. Après de multiples péripéties au niveau financier et politique, qui ont duré des années, le projet a pu voir le jour.

Nouveau quartier

Avec le tram en direction de Brünnen, tout un nouveau quartier a été aménagé, avec notamment un centre commercial et un parc aquatique. Berne s'engage fortement pour le développement des transports publics et la dimi-



Deux lignes de tram ont été inaugurées à Berne le 12 décembre 2010.

duction du trafic motorisé individuel. La protection de l'air dans les petites rues placées sous protection de l'Unesco parle notamment en faveur des transports publics.

Le tram est plus économique

Les bus avaient entre 40 et 70 places, les trams en ont 240. En Allemagne, un tram est meilleur marché à partir de 4000 passagers par jour et dès 30000, il vaut mieux un train rapide. En plus de cet aspect quantitatif, le tram a également des avantages qualita-

tifs. On prévoit maintenant déjà un tram entre Köniz et Ostermundigen. Le tram a bien de l'avenir dans la capitale...

Il roule maintenant toutes les 6 minutes contrairement aux bus qui roulaient toutes les 3 minutes. Cela engendre donc un besoin moins important en personnel. Mais grâce aux améliorations de l'horaire, «seules» 14 places de travail (sur un total de 480) ont été supprimées, ce qui a été réglé par les fluctuations naturelles.

pan/Hes

Extensions tous azimuts, même au-delà des frontières

Reconstruction du réseau genevois

Le changement d'horaire 2011 a vu les TPG proposer encore une ligne supplémentaire de tram, la ligne 18. C'est la suite d'un processus en marche, qui n'est pas prêt de s'arrêter dans la ville du bout du lac.

En 1925, Genève disposait de 125 km de tramways et trains

régionaux, franchissant la frontière. La ville avait été pionnière du tramway au 19^e siècle. En 1969, après l'essor de la route face au rail, seuls 9 km étaient encore en service.

Dès 1995, on fait marche arrière et le tram revient au goût du jour, avec plusieurs lignes à destination de Grand-Lancy, Avanchet, Meyrin, place des Nations et Moillesullaz. On arrive alors à 57 km à nouveau en service.

Les lignes renaissent

L'axe Cornavin-Servette est même renforcé depuis quelques jours, avec la ligne 18, qui complète l'offre des lignes de trams pour Meyrin mises en service il y a tout juste une année. Le 2 mai 2011, cette ligne, aussi appelée Direttissima, transportera les voyageurs du centre-ville jusqu'au CERN. Fin 2011, c'est la liaison Cornavin-Onex-Bernex qui sera inaugurée. D'autres projets sont

UNE RÉGION DYNAMIQUE

Après 6 ans de travaux, le GlattalBahn, au nord de Zurich, a été inauguré début décembre. 12,7 km de voie double, un tunnel, des viaducs et un budget respecté: quelle prestation! Malgré



son nom, le GlattalBahn est un tram, qui rejoint la région zurichoise au plus fort taux de croissance. Grâce à ce tram, les habitants pourront désormais rejoindre l'aéroport de Kloten sans changement et arriver à la gare de Zurich rapidement, sûrement et confortablement. La nouvelle ligne de tram relie Dübendorf à l'aéroport, région habitée par 100 000 personnes. Le projet avait été accepté par le peuple en 2003. L'achèvement de ce projet va notamment renforcer l'attractivité économique de tout le canton. La région du Glattal située au nord de Zurich est considérée comme la plus dynamique du canton du point de vue économique.

Johannes von Arx/Hes

Hes

Section TPF urbains: les employés réagissent face à la dégradation des conditions de circulation

Incompréhension et mécontentement

Les conducteurs TPF urbains en ont marre et ils l'ont fait savoir à leur employeur ainsi qu'à la Ville et à l'agglomération fribourgeoise, principales responsables des mesures de circulation contestées. Ils leur ont remis deux résolutions avec des demandes concrètes, notamment sur les lignes 4 et 6.

Gendarmes couchés, chicanes, bornes, manque de bandes de présélection... la route devient petit à petit un enfer pour les conducteurs de bus fribourgeois! La section TPF urbains a décidé en assemblée le 15 novembre dernier de réagir face aux mesures de circulation prises dernièrement en ville, mesures qu'ils jugent défavorables aux bus. Ils ont ainsi voté deux résolutions qu'ils ont remises récemment aux autorités compétentes.



Après les travaux en ville de Fribourg, voici venu le temps des mesures de circulation anti-bus.

Conséquences: gros retards

Les employés regrettent l'attitude de la ville, qui n'a pas pris en compte les répercussions sur les tpf, son image de marque, et sur la santé des conducteurs. Ils regrettent également que leur employeur n'ait pas réagi en s'opposant avec force à ces mesures démontrant le manque de vision claire des plans de circulation en faveur des bus.

Les retards deviennent de plus en plus fréquents, c'est pourquoi les employés proposent des changements

PÉTITION LIGNE 5: ON GAGNE AVANT DE LA REMETTRE OFFICIELLEMENT!

La section SEV a lancé une pétition contre une décision du service urbain qui voulait ôter une minute sur le temps de parcours de la ligne 5. En 6 jours, 95 signatures ont été récoltées. Le fait d'ébruiter le lancement de la pétition auprès des services urbains et d'en informer par la suite la direction a toutefois suffi à les faire revenir en arrière. Ouf!

concrets, tels suppressions de bornes au pont du milieu en vieille ville, suppression des chicanes au bas de la route Neuve, suppression des gendarmes couchés en vieille ville, etc. Ils demandent également des augmentations de temps de parcours sur les lignes 4 et 6, ainsi qu'un bus supplémentaire sur chacune de ces lignes entre 7 h et 19 h du lundi au vendredi.

Réaction des tpf

L'employeur s'est montré très compréhensif et partage le point de vue des syndiqués. Le directeur Barraz et son adjoint Beyeler regrettent tous deux le manque de considération de la ville et de l'agglomération. Quant à ajouter des bus, ces derniers doutent fortement que cela soit possible, vu les coûts que cela engendre pour les collectivités. A quoi les membres SEV répondent que les politiques doivent maintenant assumer leurs actes. La réponse de l'agglomération devrait intervenir en début d'année prochaine. *Hes*

Négociations salariales 2011 aux TMR (Transports de Martigny et Régions)

Une semaine entière de vacances en plus

Les employés TMR ont le sourire puisqu'ils ont enfin obtenu une 5^e semaine de vacances, après 3 ans de demandes répétées. Environ 180 personnes sont concernées par cette amélioration.

Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV, est satisfait de la tournure qu'ont prises les négociations 2011 aux TMR: « Nous avons enfin obtenu la semaine de vacances supplémentaire. Cela faisait 3 ans que le SEV présentait cette requête. »

Lucien Voutaz, président de la section TMR, qui compte une quarantaine de membres syndiqués, se déclare également satisfait de cette bonne nouvelle à la

veille des fêtes. Dès janvier 2011, tous les employés de l'entreprise TMR auront droit



Lucien Voutaz est le président de la section TMR.

à une cinquième semaine de vacances, ce qui correspond à 2,9% de la masse salariale.

Engagements de personnel promis

La direction a assuré qu'elle procéderait à des engagements de personnel afin



Les TMR circulent dans la vallée d'Entremont et la vallée du Trient.

que les vacances supplémentaires n'engendrent pas de surplus de travail pour les personnes en service.

Les employés TMR rece-

ront également la pleine compensation du renchérissement, puisque l'entreprise avait donné son accord pour un maximum de 0,3% et

qu'il se situe à 0,2%. De plus, 0,6% de la masse salariale sera octroyé pour les augmentations automatiques.

Hes

La Sicile de long en large, en train

du 11 au 20 mai 2011 (10 jours)

Vous explorerez la Sicile en train. Voyage d'aller et de retour en bateau!

Prix forfaitaire CHF 2400.-



En train dans le Tyrol du Sud

du 22 au 26 juin 2011 (5 jours)

Découvrez des lignes de chemins de fer et des vallées méconnues chez nos voisins dans le Tyrol du Sud!

Prix forfaitaire CHF 990.-



En plus au programme pour 2011

- ▶ **Inde avec Darjeeling et Rajasthan**
24.02. - 10.03. 2011 (15 jours)
- ▶ **Spécialités ferroviaires du Sud des Alpes - Nice - Tende**
06.04. - 10.04. et 05.10. - 09.10. 2011 (5 jours)
- ▶ **Aventure dans la nature des Alpes du Sud - Tende - Nice - Provence**
08.04 - 12.04. et 07.10. - 11.10. 2011 (5 jours)
- ▶ **L'Express du Luxembourg**
22.04. - 25.04. 2011 (4 jours - Pâques)
- ▶ **Semaine de découvertes méditerranéennes**
30.04. - 07.05. 2011 (8 jours)
- ▶ **Chine - Tibet et le chemin de fer de Lhassa**
13.05. - 28.05. 2011 (16 jours)
- ▶ **USA - Mexique**
26.05. - 09.06. 2011 (15 jours)
- ▶ **L'Auvergne et les chemins de fer des Cévennes**
11.06. - 13.06. 2011 (3 jours)
- ▶ **Attractions ferroviaires en Suède**
17.07. - 28.07. 2011 (12 jours)

in, et autres.

Les plus beaux lignes de chemin de fer en Auvergne

du 10 au 15 juin 2011 (6 jours)

A bord d'un autorail historique, vous voyagerez sur les lignes les plus spectaculaires de la France.

Prix forfaitaire CHF 1490.-

Tous
les voyages
disponibles
sous

www.servrail.ch

La Namibie et l'Express du Désert

du 15 au 30 octobre 2011 (16 jours)

Grand circuit à travers ce pays plein de contrastes et de beautés naturelles. Impressionnant voyage en voiture-lits du «Desert Express».

Prix forfaitaire CHF 6280.-



 GARANTIE DE VOYAGE

Ca m'intéresse! Envoyez-moi le(s) programme(s) détaillé(s):

- La Sicile de long en large, en train
- Les plus beaux lignes de chemin de fer en Auvergne
- En train dans le Tyrol du Sud
- La Namibie et l'Express du Désert
- Inde avec Darjeeling et Rajasthan
- Spécialités ferroviaires du Sud des Alpes - Nice - Tende
- L'Express du Luxembourg
- Aventure dans la nature des Alpes du Sud - Tende - Nice - Provence
- Semaine de découvertes méditerranéennes
- Chine - Tibet
- USA - Mexique
- L'Auvergne et les chemins de fer des Cevennes
- Attractions ferroviaires en Suède
- Spécialités ferroviaires à Hambourg
- Les chemins de fer de montagne de l'Adriatique
- Syrie - Jordanie et le chemin de fer de Hedjaz
- Programme entier 2011**

Prénom

Nom

Rue

NPA/Lieu

E-mail

Tél. 031 311 89 51 ou envoyer à SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne • info@servrail.ch • www.servrail.ch

► **Spécialités ferroviaires à Hambourg**
18.08. - 22.08. 2011 (5 jours)

► **Les chemins de fer de montagne de l'Adriatique**
15.09. - 25.09. 2011 (11 jours)

► **Syrie - Jordanie et le chemin de fer de Hedjaz**
26.10. - 07.11. 2011 (12 jours)



Kontakr25-10

Relations Suisse France, offre améliorée

Paris et Genève encore plus proches

Avec un temps de parcours réduit à 3 h 05, deux fréquences quotidiennes supplémentaires et de nouveaux services, TGV Lyria ambitionne d'augmenter sa part de marché sur l'axe Paris - Genève de 10 points en 2 ans et avec un objectif de 70% de part de marché en 2015.

Au seuil des 3 heures de temps de trajet, on observe classiquement un basculement net de l'aérien en faveur du ferroviaire. Scénario renforcé pour le premier opérateur de liaisons ferroviaires franco-suisse avec la diminution du temps de parcours (moins 20 minutes), l'aug-

mentation des fréquences (+2) et grâce au service Lyria-première, où journaux quotidiens, magazines (Français, Allemands, Anglais) et repas (y.c. pour végétariens) seront désormais offerts. Frank Bernard, président de TGV Lyria, veut séduire et fidéliser la clientèle d'affaire, la passer de 40 à 60%, capter les voyageurs empruntant les compagnies aériennes entre la France et la Suisse.

Lyria, une société trois quarts française et un quart suisse

TGV Lyria (20 employés) est responsable de la production, de la gestion commerciale et du contrôle de qualité des services à bord des liaisons TGV entre Paris et la Suisse (38 relations quotidiennes) et appartient pour 74% à la SNCF et 26% aux CFF. Le bilan 2010 est déjà positif avec une progression de trafic de



De g. à d.: Alain Barbey, Laurent Lasne (journaliste et animateur), Vincent Ducrot et Frank Bernard lors de la conférence de presse du 9 décembre qui a lancé la nouvelle liaison Genève - Paris.

11%. Lyria transporte annuellement 4 millions de passagers pour un chiffre d'affaire de 260 millions d'Euros.

Nouvel horaire, nouveau tracé

La ligne du Haut-Bugey, vieille de 134 ans, relie sur 65 km Bourg-en-Bresse à Bellegarde sur Valserine (Ain). Elle est ainsi passée

d'un statut local à celui d'un enjeu international. Après 4 ans de travaux, d'aménagement, de modernisation et d'électrification, le raccourci de 47 km joue son rôle de trait d'union et de gain de temps. Choix économique et écologique même si la vitesse des trains restera comprise entre 80 et 120 km/h. Pour Alain Barbey, Directeur Général, l'efficacité est au rendez-vous « 15 millions d'euro

par minute gagné, ce n'est pas exagéré ». L'avenir sera de gagner encore 6 bonnes minutes sur le parcours Genève-Paris pour passer en dessous de la barre symbolique des 3 heures. Depuis la mise en place des TGV, la progression du trafic voyageur a triplé. Un renforcement du confort des rames TGV et l'introduction dès 2013 de TGV duplex sont envisagés, ce d'autant plus que le taux actuel d'occupation des sièges se situe déjà à 73%. Vincent Ducrot, représentant des CFF au sein du Conseil d'administration « TGV Lyria doit devenir le transport de référence entre Genève-Paris en matière de service, confort, ponctualité, d'horaire et d'accessibilité à la grande vitesse, soit 300 km/h ». L'aventure se prépare également avec l'ouverture de la nouvelle ligne à grand vitesse Rhin-Rhône en décembre 2011 qui rapprochera encore Zurich et Bâle de Paris. *Jean-François Milani*



Graxie

e Vi auguriamo di cuore
Buon Natale e felice Anno Nuovo
.....laddove non è facile partire!

Danke

und frohe Weihnachten sowie ein glückliches Neues Jahr
wünschen wir Ihnen von Herzen
.....von dort wo der Abschied nicht leicht fällt!

Merci

et nous vous souhaitons de tout cœur
un joyeux Noël suivi d'une bonne et heureuse année
.....l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter!

Parkhotel Brenscino
Brissago
Martin Faes mit Familie & Team

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Tel. 091 786 81 11 / info@brenscino.ch / www.brenscino.ch

TARIF À LA BAISSÉ

Voyager sera encore plus accessible. D'un taux annuel de change pour les tarifs, il sera à présent pratiqué un nouveau taux de référence de l'euro tous les trimestres. Lyria annonce la couleur, le nouveau cours de change passe de 1,56 euro à 1,31 euro. Premier prix d'appel d'un billet pour Paris: 20 euros. Il est temps de réserver: www.tgv-lyria.com

Assistance: un label suisse

Au 1^{er} juillet 2011, les TGV Lyria seront composés d'un équipage mixte franco-suisse entre Genève, Lausanne, Berne et Paris de bout en bout du voyage. Il en sera de même au départ de Zurich et Bâle dès l'horaire suivant. Un chef de bord français (SNCF) et un



chef de bord suisse (CFF) seront au service des voyageurs sur tout le trajet. L'accompagnement des TGV entre la Suisse et la France par des agents CFF

fait déjà l'objet d'une convention particulière. Ainsi, le SEV a obtenu notamment satisfaction sur les points suivants: le remboursement des frais de nuitée à Paris; un lieu de service défini; des contrats de travail à durée illimitée comme la garantie de retour dans le temps; bonification de temps de 30% pour la durée à Paris qui dépasse le temps de repos minimal; maximum 8 découches à l'étranger en l'espace de quatre semaines et à une découche passée à l'étranger doit succéder une nuit au lieu du domicile. Pour **Claude Gaillé** (photo), président de la section ZPV Léman, les conditions négociées entre le SEV et les CFF, qui sont parmi les meilleures à ce jour dans l'accompagnement transfrontalier, sont bonnes, faudra encore voir à l'usage. Ces discussions ont fait l'office de pourparlers avec la CGT. Pour TGV Lyria, le label suisse est assurément une plus-value! *JFM*

Formation syndicale

Savoir c'est pouvoir

Le programme de formation 2011 du SEV et de Movendo est sorti. Le secrétaire syndical Olivier Barraud, responsable de la formation SEV pour la Suisse romande, relève que l'offre des cours SEV est plus large que par le passé. Pour en profiter, il suffit de s'inscrire !

En 2010, ce sont 161 membres SEV de Suisse romande qui ont suivi des cours de formation syndicale mis sur pied par le SEV ou par Movendo, l'institut de formation des syndicats. Pour 2011, l'offre des cours est encore plus étoffée. Olivier Barraud nous la présente.

Quelles sont les nouveautés pour les cours SEV 2011 ?

Le séminaire pour les membres des comités de section est également ouvert aux membres des commissions du personnel et à tous les membres actifs de notre

syndicat. Ce cours est réparti sur deux modules: au printemps, un module de deux jours et en automne, un module de trois jours. C'est un cours très important pour la vie de nos sections. Je recommande vivement à tous les membres intéressés de s'inscrire dès que possible.

Y a-t-il d'autres nouveautés ?

Nous avons décidé de réintroduire une formation spécifique pour le recrutement.

» Pour mémoire, je rappelle que la convention collective CFF autorise les collaborateurs à prendre cinq jours de formation syndicale en l'espace de deux ans ou sept jours en l'espace de trois ans. »

Pour ce cours, nous pourrions compter sur la participation de Jean-Christophe Schwaab, secrétaire central de l'Union syndicale suisse (USS). Il a été responsable d'un groupe de travail qui a analysé les méthodes de recrutement pratiquées par les syndicats. Il

en a tiré des enseignements très intéressants.

Les représentants du personnel au sein des commissions paritaires des caisses de pension ont besoin d'une formation pointue. Est-ce que le SEV a prévu des cours qui les aideraient à mener leurs tâches à bien ?

J'encourage les collègues intéressés par ce thème à s'inscrire au cours de l'ARPIP (Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance). Les informations relatives à ces cours sont inscrites dans la brochure des cours SEV et Movendo que

tous nos membres ont reçue chez eux.

Est-ce que les membres SEV peuvent facilement se libérer de leurs obligations professionnelles pour suivre des cours syndicaux ?

Cela dépend des entreprises. En règle générale, les ETC octroient plus facilement que les CFF les jours de formation auxquels le personnel des transports publics a légitimement droit.

Pourquoi ?

Dans de nombreux secteurs les CFF travaillent en sous-effectifs, d'où les difficultés à libérer leurs employés pour suivre des cours syndicaux. Pour mémoire, je rappelle que la convention collective CFF autorise les collaborateurs à prendre cinq jours de formation syndicale en l'espace de deux ans ou sept jours en l'espace de trois ans. L'année prochaine je compte vraiment sur une plus importante participation à nos cours de nos collègues des CFF.

Outre les cours SEV, les membres de notre syndicat peuvent également s'inscrire aux cours mis sur pied par Movendo, l'institut de formation des syndicats. Est-ce que les cours Movendo sont éga-

lement gratuits pour les membres SEV ?

La règle est la suivante: le SEV offre un cours Movendo par membre et par année; pour ce qui est des cours internes SEV (lire programme ci-contre), il n'y a pas de limite. Notre syndicat met le paquet pour la formation, j'invite nos membres à s'inscrire à l'un ou l'autre de nos cours.

» La formation syndicale nous arme pour mieux revendiquer un partage équitable du revenu du travail. »

Quel rôle revêt la formation syndicale continue ?

La formation syndicale a pour but d'augmenter le niveau de connaissances de

nos membres qui s'engagent pour défendre leurs conditions de travail. Savoir c'est pouvoir. Cela permet à nos membres de mieux connaître les rouages complexes de l'économie et des assurances sociales. La formation syndicale nous arme pour mieux reven-

diquer un partage équitable du revenu du travail.

*Propos recueillis par
Alberto Cherubini*

PROGRAMME DES COURS SEV 2011

Coulisses du SEV et brève visite du Palais fédéral
Berne, lundi 30 mai, secrétariat central SEV et Palais fédéral
Présentation du SEV, de ses structures et de ses objectifs en matière de politique syndicale et des transports.

Recrutement

Lausanne, jeudi 7 avril, Buffet de la Gare
Stratégies de recrutement de nouveaux membres.

Actualités de la politique des transports et défis pour l'avenir

Berne, mercredi 4 mai, secrétariat central SEV
Connaissance des défis actuels et futurs de la politique des transports en Suisse et dans l'Union européenne.

Séminaire de perfectionnement pour les présidents, vice-présidents de sections et candidats potentiels

Neuchâtel, jeudi 12 mai, Hôtel Alpes et Lac
Tâches, droits et obligations des (vice-)présidents, compréhension du rôle pour la conduite d'une section, tâches et instruments de conduite.

Séminaire pour les membres des comités de section, des instances du SEV, CoPe et des militants actifs – Module 1

Berne, lundi 4 et mardi 5 avril, secrétariat central SEV et Hôtel Sternen (Müri)
Connaissance des structures SEV et de sa politique syndicale.

Séminaire pour les membres des comités de section, des instances du SEV, CoPe et des militants actifs – Module 2

Chexbres, mercredi 5, jeudi 6 et vendredi 7 octobre, Hôtel Préalpina
Connaissance des instruments de travail pour diriger une section de manière dynamique et connaissance des fondements de la politique des transports et sociale en Suisse.

Temps de travail ETC-CFF

Cours 1: Lausanne, mardi 3 mai, secrétariat régional SEV
Cours 2: Lausanne, mardi 8 novembre, secrétariat régional SEV
Connaissance des dispositions de la Loi sur la durée du travail (LDT) et de l'Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT). Attention: les sections qui souhaitent organiser un cours interne sur la LDT et l'OLDT peuvent en faire la demande directement auprès de jean-pierre.etique@sev-online.ch

Renseignements et inscriptions:

conny.chenau@sev-online.ch tél. 021 321 42 52
ou www.sev-online.ch rubrique « Prestations »



Olivier Barraud: « Notre syndicat met le paquet pour la formation, j'invite nos membres à s'inscrire à l'un ou l'autre de nos cours ».

Le budget SEV 2011 prévoit un léger déficit

Pour une base des finances saine, il faut un effectif des membres stable

Le budget du SEV pour l'année 2011 prévoit un léger déficit. Mais pour que la situation n'empire pas, l'effectif des membres doit rester stable.

Le projet « recruter et organiser » entre dans sa troisième année et on verra s'il va passer ses examens: si l'objectif fixé est atteint, l'effectif des membres du SEV doit rester stable en 2011.

Si l'on regarde les vingt dernières années, on remarque que la barre est haute: à l'exception de 2001, le SEV a perdu régulièrement des membres; d'une part à cause de la diminution de personnel dans les transports publics, d'autre part à cause d'un nombre de décès parmi les membres pensionnés qui dépasse le nombre de nouveaux retraités.

Base du budget

Pour le chef des finances Ruedi Hediger, la situation est claire: « Notre budget 2011 est basé sur un effectif des membres dans lequel aucun recul ne doit être constaté par rapport à 2010. » Pour l'année en cours, les adhésions de membres actifs vont

probablement couvrir les départs dus aux changements de postes et aux démissions. La perte nette se limite donc aux décès.

La cotisation du SEV reste inchangée

La cotisation pour les membres du SEV reste fixée à CHF 26.80 par mois. Les membres paient cependant des montants différents à cause des cotisations des sous-fédérations et des sections.

A cette condition, le budget compte avec un déficit de CHF 258 000, pour un chiffre d'affaires de presque 13 millions de francs. Ceci est supportable selon Ruedi Hediger. Cela dépendra aussi beaucoup de l'évolution des marchés financiers, car le rendement du capital du fonds et des réserves est nécessaire pour pouvoir équilibrer les comptes.

Les affaires centrales ne sont pas couvertes

« Pour ce qui est des affaires centrales, les activités syndicales, nous comptons l'année prochaine avec un déficit de plus d'un million et demi de francs », précise le chef des finances. Les cotisations des membres devraient être augmentées de CHF 60.- par an-



Ruedi Hediger, chef des finances SEV.

née si elles devaient financer complètement le travail syndical du SEV et que les dépenses importantes pour la négociation et l'encadrement des conventions collectives de travail étaient prises en charge par les contributions aux frais d'application.

Ruedi Hediger freine à cette occasion les demandes venant de toutes parts, affirmant que: « ce n'est pas concevable d'avoir toujours moins de membres et besoin de toujours plus de personnel pour les encadrer! »

Le comité SEV est inquiet

Le comité, compétent pour l'acceptation du budget, est inquiet. Il veut à l'avenir être informé trimestriellement de l'évolution des finances du SEV. Ruedi Hedi-

ger explique également au comité, lors de la présentation du budget, les scénarios d'évolution possibles. Si le renchérissement augmente et que l'effectif des membres diminue, le SEV devrait trouver des solutions d'ici quelques années afin de pouvoir

continuer à offrir des prestations de qualité à ses membres. Mais en cas de renchérissement bas et d'effectif des membres stable, l'avenir du SEV est assuré sur le plan financier.

CCT CFF: stabilité

Le chef des finances se réjouit de la prolongation de la Convention collective de travail avec les CFF: « Une situation de vide contractuel avec les CFF aurait été une charge considérable sur le plan administratif », déclare-t-il. La reconduction de la CCT apporte une certaine stabilité dans les relations avec les CFF et représente un argument pour le recrutement, ce qui n'est pas négligeable pour les finances. *Peter Moor*

L'OFAS a prononcé la liquidation de la caisse de pension Ascoop

Ascoop: suite et fin...

L'Ascoop est une fondation collective à laquelle étaient principalement affiliées des entreprises de transport public. De 2000 à 2003, son taux de couverture a chuté et elle a enregistré un découvert de quelque 700 millions de francs en 2008. Des mesures d'assainissement drastiques ont été prises afin de garantir le deuxième pilier des assurés.

L'entrée de Symova dès mi-2010

La quasi-totalité des 150

caisses encore affiliées à l'Ascoop en 2009, qui comptent 9500 assurés et 5300 rentiers, se sont entre-temps affiliées à d'autres institutions collectives et y poursuivent leurs efforts d'assainissement. Nombreuses sont celles qui se sont affiliées à Symova, créée en milieu d'année. Les assurés continuent à verser d'importants montants pour l'assainissement. Quelques entreprises se sont d'ailleurs ainsi fortement endettées.

L'Ascoop ainsi qu'une caisse de rentiers comprenant 333 rentiers

n'ayant plus d'employeur. Dans ce contexte, l'OFAS, en sa qualité d'autorité de surveillance, n'a pas vu de possibilité de poursuivre et a prononcé la liquidation pour le 1^{er} janvier 2011. Patrick Sutter, de Schwyz, a été nommé liquidateur. Pour les 11 caisses toujours affiliées à l'Ascoop, le liquidateur poursuivra les mesures d'assainissement et cherchera une solution. La caisse de rentiers

Liquidateur nommé

Seules 11 caisses, avec 41 assurés actifs et 49 rentiers, sont restées à

sera transférée au Fonds de garantie, car il n'est plus possible de l'assainir en tant que caisse indépendante et qu'elle n'est plus en mesure de répondre à ses obligations. Les rentes de 330 personnes concernées sont garanties. Mais cependant, vu que les prestations du Fonds de garantie sont plafonnées, trois rentiers dont le salaire antérieur était supérieur à 150 000 francs verront leur rente réduite. Un difficile cas d'assainissement trouve ainsi une heureuse conclusion. « Nous tous, le SEV, les entreprises mais surtout les employés actifs et les pensionnés, nous nous en sommes tirés à bon compte », estime Barbara Spalinger, vice-présidente SEV. *pmo/ofas*

COURRIER DES LECTEURS

LE NAUFRAGE DE L'ASCOOP

■ Déjà affaiblie par le départ de dix-huit entreprises en 2005, la « nouvelle Ascoop » avait renoncé au système de la primauté des prestations pour celui, moins social, de la primauté des cotisations. En 2007, l'Ascoop fut heurtée de plein fouet par la crise des subprimes américaines. Elle n'a rien dit sur l'ampleur des dégâts. En 2009, les passagers de la première classe quittent le navire en perdition. Entendez par là les dix entreprises les plus riches, toutes allemandes, qui ont créé une nouvelle entité juridique: Symova. Début 2010, le Conseil d'Etat vaudois vole au secours des entreprises vaudoises qui n'ont pas les moyens de rejoindre Symova. Elles sont finalement récupérées par les Retraites Populaires qui les confient à la fondation Profelia. Les passagers de la troisième classe sont restés sur le navire. Il s'agit du personnel des petites entreprises touristiques comme les funiculaires, les téléphériques et les télésièges ainsi que les pensionnés restés à l'Ascoop. Cette coopérative a été gérée conjointement par l'Union suisse des transports publics, l'UTP, côté patronal et par le Syndicat du personnel des transports, SEV, côté salariés. Aujourd'hui, je suis consterné de voir avec quelle désinvolture ces organisations économiques ont laissé couler l'Ascoop.

Celles et ceux qui pensent s'être tirés d'affaire en ayant rejoint Symova ou Profelia vont probablement déchanter. Les performances des caisses de pensions ont reculé en moyenne de 10% au premier semestre 2010 par rapport à 2009 et les perspectives pour l'année prochaine sont très sombres. La Suisse pense échapper au problème de la solvabilité des institutions. Elle se trompe! La privatisation des fonds de pensions et l'exigence d'un taux de couverture à 100% des caisses publiques vont mettre en péril la stabilité économique de certaines entreprises de transports publics.

Jean-Claude Cochard,
Les Avants



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

Afin de renforcer différentes équipes, le GoldenPass souhaite engager :

Un/e chef/fe de train, ou agent/e commercial/e de trains à Montreux à 100%

Accueil et service à la clientèle dans nos trains «Panoramic», «Classic» et régionaux de la ligne Montreux – Gstaad – Zweisimmen
Contrôle et vente des titres de transport

Préparation du train avant le départ, tâches de sécurité avant et durant la circulation du train.

Un/e agent/e du mouvement à la gare de Blonay 80-100%

- Accueil et conseil de notre clientèle, vente directe de titres de transport en trafic national et international
- Circulation des trains, gestion opérationnelle de l'exploitation et informations voyageurs sur la ligne Vevey-Les Pléiades

profil :

- CFC d'employé de commerce en transport ferroviaire, agent du mouvement, contrôleur ou employé de commerce avec expérience ferroviaire
- Sens de l'accueil et contact facile, bonne présentation. Vous mettez toujours le client au centre de votre activité.
- Esprit d'initiative, dynamique, bonne résistance au stress
- Langue maternelle française ou allemande, très bonnes connaissances nécessaires de l'autre langue, ainsi que de l'anglais
- Connaissance des prescriptions sur la circulation des trains est un atout
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Gabriel Rosetti, responsable Production et Vente : 021 989 81 60
@-mail : g.rosetti@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 (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**

Sections

Judi 23 décembre
de 15 h à 22 h
Centre de Perrelet
Lausanne

■ **VPT tl**
Ouverture de la cave GESTL

Nous vous attendons nombreux lors de notre grande ouverture du jeudi 23 décembre de 15 h à 22 h, pour notre traditionnelle ouverture de Noël où vous pourrez savourer notre délicieuse soupe aux pois. N'oubliez pas de venir retirer vos souscriptions pour vous concocter un délicieux repas pour les fêtes de fin d'année. Vous pourrez déguster les vins qui vous seront servis par la maison Obrist. Ambiance chaleureuse garantie. Nous vous remercions de votre fidélité tout au long de l'année et vous souhaitons à tous d'agréables fêtes.

Votre comité GESTL

Lundi 27 décembre
20 h
Lausanne
Salle des Cantons

■ **VPT tl**
Grand loto de la chorale du personnel tl

Ouverture des portes à 18h30. Des abonnements au prix de 50 francs seront vendus à l'entrée, jusqu'à épuisement du stock.
Contact téléphonique possible au 076 335 74 86.

Le comité

Pensionnés

Judi 13 janvier

■ **PV Jura**
Sortie fondue

Les responsables du groupe des marcheurs rappellent la sortie fondue qui aura lieu au complexe sportif de Courroux, au sud du chemin de Bellevie pour les non-marcheurs. **Rendez-vous le jeudi 13 janvier à 9 h 30 à la gare de Delémont.** Ne pas oublier de s'inscrire auprès d'un des responsables. Avec les remerciements et amicales salutations des responsables Lucien Mouttet, tél. 032 422 57 73 et Roland Charmillot, tél. 032 435 58 84.

Mardi 18 janvier
10 h 15
Ecublens
Hôtel du Parc

■ **VPT tl Retraités & Métro Lausanne**
Assemblée générale et traditionnel repas de Nouvel An

A 10h30 précises, début de l'assemblée générale selon l'ordre du jour statutaire. Dès 11h45 apéritif offert aux membres de l'association. A 12h45 dîner du Nouvel An: Feuilleté aux champignons; Filet mignon de porc à la moutarde ancienne; Tagliatelle au beurre; Jardinière de légumes; Soufflé glacé au Grand Marnier; vin rouge en bouteille, eau, café, compris dans le prix. Prix membres Fr. 70.-, non-membres Fr. 80.-. Les non-membres peuvent s'inscrire auprès du président Roland Bergmann, tél. 021 624 64 14 ou du secrétaire Marc Gay-Crosier, tél. 021 634 89 51, natel 079 666 48 04, jusqu'au 11 janvier 2011.

Pendant le repas nous aurons un représentant de notre Direction TL qui nous donnera des informations des nouveautés TL ainsi que des nouveaux tarifs.

Dans l'attente de vous rencontrer, nous vous souhaitons de bonnes fêtes de fin d'année ainsi que nos bons vœux pour l'an nouveau. Une pensée aussi à nos malades.

Le secrétaire: Marc Gay-Crosier

Dimanche 30 janvier
Dès 11 h 45
Restaurant de l'Aérodrome des Eplatures

■ **ZPV Cagnotte des agents de trains de La Chaux-de-Fonds**

Le traditionnel repas en commun aura lieu le 30 janvier 2011. Les veuves sont cordialement invitées. Inscriptions chez Dédé Leuba au 079 824 21 62.

Nous nous réjouissons de partager ce repas avec vous et profitons de cette annonce pour vous présenter nos meilleurs vœux de fin d'année.

Michel



CONGRÈS SEV 2011: PRÉAVIS

Le 76^e congrès SEV aura lieu le mardi 24 mai 2011 à Berne

Ordre du jour:

1. Ouverture du congrès
2. Vérifications des mandats
3. Election des scrutateurs et du secrétaire du jour
4. Procès-verbal de décision du 75^e congrès ordinaire des 19 et 20 mai 2009 à Berne
5. Exposé du président SEV
6. Rapport social SEV 2011
7. Propositions de la commission de gestion (CG)
8. Nouveau code SEV

9. Elections
- 9.1. Président(e) du comité SEV
- 9.2. Vice-président(e) du comité SEV
- 9.3. Membres de la commission de gestion SEV (CG SEV)
- 9.4. Membres remplaçants de la commission de gestion SEV (CG SEV)
10. Propositions au congrès
11. Textes d'orientation
12. Révision des statuts et règlements SEV
13. Résolutions
14. Divers

Attention!
Les propositions doivent parvenir au plus tard le mercredi 23 mars 2011 au secrétariat central SEV à Berne.

Direction SEV

■ PV Vaud

Magnifique fête de Noël

Dans une salle des Cantons du buffet de la gare comble, à 14 heures, l'ensemble des Cuivres du Talent ouvre notre fête de Noël. Après le premier morceau, notre président Daniel Turin souhaite la bienvenue aux nombreux membres présents, certainement alléchés par le magnifique programme mis sur pied. Durant une heure, les musiciens charment l'assemblée; tour à tour, les solistes et l'ensemble des cuivres au complet, avec notre président Tutu à la grosse caisse, nous gratifient de leurs talents musicaux.

Puis, la place est cédée à la chorale Chanteclair. Formée de postiers et de cheminots, sous la direction de notre collègue Noël Crausaz, elle nous interprète des chansons du

terroir, chansons présentées avec talent et humour par l'un des chanteurs. Pour clore la partie chorale, cerise sur le gâteau, accompagnée aux claviers par notre ami Noël, Tamara, petite fille d'un ancien cheminot, transporte l'assemblée dans un silence admiratif en interprétant superbement une chanson de Barbara: L'Aigle noir, dont les ailes déployées semblaient voler dans la salle.

Avant la pause, le collègue Pierre-André Combremont apporte, par une histoire sympathique qui se déroule sous la neige, le message de Noël, message qui se termine par le Voici Noël repris par tous.

La deuxième partie est réservée au rire. Le sergent-major René Guignet entre dans

la salle au pas cadencé. Dans une recherche très poussée, il nous explique la signification de ses galons. Ce n'était là que la mise en bouche; durant une bonne heure, sa gouaille, son sens de l'observation, sa bonhomie, réjouissent, par des récits hilarants, les plus moroses. Entre deux sketches, il réussit à faire chanter à l'assemblée une superbe chanson concernant de petits oiseaux, de grands oiseaux et de moyens oiseaux, ceci avec les gestes appropriés.

Tout ayant une fin, le comité tient à remercier tous les acteurs pour les merveilleux moments passés. Un merci également aux dames pour les douceurs et au collègue Raymond pour la décoration des tables. *Albert Blondel*

■ PV Biel-Bienne

La Saint-Nicolas ternie par la maladie du président

Le 2 décembre 2010, la fête de la Saint-Nicolas a eu lieu au restaurant Romand à Bienne. La diversité du programme de ce bel après-midi, enrichi par plusieurs chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés, a pu réjouir 134 membres. Les diplômes d'honneur pour 40, 50 et 60 ans de sociétariat au SEV ont été remis. Le trio Edgar-Charles et Cie a animé la société et par plusieurs fois, des rires ont été entendus dans la salle. Saint Nicolas a distribué des petits cadeaux sur les tables et le menu chaud à discrétion «Coq au vin avec nouilles et légumes» a très bien été accueilli. Un grand merci au personnel du

restaurant Romand pour le sympathique service.

Avis important: notre président, Samuel Bürki, a dû subir une grave opération en octobre dernier et n'a pas pu participer à notre fête. Pour des raisons de santé, il ne peut plus assumer ses charges de président. Les participants à la fête de la Saint-Nicolas souhaitent à Samuel Bürki un bon rétablissement. Ad interim, notre secrétaire Ruedi Flückiger reprend une partie des tâches du président. Le numéro de téléphone 032 384 84 30 de PV Biel/Bienne ainsi que l'adresse e-mail sev-pv.biel-bienne@gmx.ch ne sont plus en service.

Dès maintenant, vous de-

vez utiliser l'adresse e-mail suivante: rufueckiger@bluewin.ch. Ruedi Flückiger vous donnera encore volontiers d'autres renseignements par téléphone 033 356 41 43.

Nous vous demandons de bien étudier les informations de la section qui vous parviendront au début de février 2011. Pensez également à faire valoir votre bon cadeau de 100 fr. reçu dernièrement des CFF (resp. de 66 fr. l'an dernier) lors de vos commandes ou retraits de titres de transport FVP.

Le comité souhaite de joyeuses fêtes et une heureuse nouvelle année à tous les membres de sa section.

Ruedi Flückiger/trad. J.-C. Amiet

■ PV Jura

La Saint-Nicolas à Glovelier

C'est en présence de 110 membres, sympathisants, épouses, que le président a le plaisir d'ouvrir les festivités au café de la poste à Glovelier le jeudi 10 décembre.

Il faut relever que le secrétariat du SEV ainsi que la SEV Assurance nous ont fait cadeau de quelques beaux sacs, linges de bain, lampes de poche, toujours appréciés. Un coup de chapeau à Marcelle Comte pour la préparation des lots.

Le 23 mars avec M. Béguelin

Pour débiter, la chorale dirigée par le collègue Germain Beuret fait la démonstration de son talent, par quelques magnifiques chants. Durant ces fêtes, la chorale est très sollicitée pour des concerts. Ensuite la famille Mahon nous sert un excellent repas. Pendant le café, l'orchestre Les Rigolos nous interprète de brillants morceaux de leur répertoire. Puis ce fut le tour de la traditionnelle tombola. Ce ne sont pas moins de 120 lots qui furent vendus en quel-

ques minutes. Le comité peut constater que c'est une fête toujours bien fréquentée et les membres sont heureux de se retrouver et de partager de bons souvenirs. Ce fut une belle rencontre. Le président annonça les dates à réserver pour 2011: assemblée de printemps le mercredi 23 mars 2011 en présence du collègue Michel Béguelin, sortie le mercredi 24 août, lieu à définir, et St-Nicolas le jeudi 8 décembre.

Le secrétaire du jour: P.A.

■ PV Valais

Informations syndicales de Giorgio Tuti et Ricardo Loretan

Exactement 77 participants se sont retrouvés à Brigue le 17 novembre pour l'assemblée d'automne. Ils ont pu apprécier divers exposés, notamment ceux de Giorgio Tuti, président du SEV et de Ricardo Loretan, président central SEV PV. Ils ont ainsi pu prendre connaissance des dernières informations concernant la situation syndicale, la politique sociale, la nouvelle organisation des retraités ainsi que les tractations au sujet de la Caisse de pensions CFF, des facilités de transport FVP, de la caisse-

maladie Atupri. Nous avons bénéficié de la compétence de Serge Anet pour la traduction simultanée.

Remerciements

Le président Alfred Imhof a relaté les diverses assemblées PV, ainsi que la sortie annuelle à Zornasco. Frédy clôt l'assemblée en remerciant tous les intervenants pour leur disponibilité et les membres présents pour leur fidélité et souhaite à tous un bon appétit pour le repas qui sera partagé.

Madeleine Oberli, secrétaire

DÉCÈS

Walter Bielser, Neuchâtel, décédé le 11 décembre dans sa 87^e année. Membre PV Neuchâtel.

Giovanni Dal Bianco, Oron-la-Ville, décédé le 11 novembre dans sa 83^e année. Membre VPT Jura.

Pierre Dubey, contrôleur de matériel roulant retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 4 décembre dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Arllette Karlen, veuve d'Albert, Lausanne, décédée le 1^{er} décembre dans sa 84^e année. Membre PV Vaud.

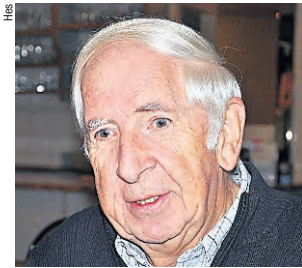
Frida Stettler, veuve d'Ernst, Biel-Bienne, décédée le 26 novembre dans sa 91^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Fernand Zbinden, chef de bureau d'exploitation retraité, Delémont, décédé le 11 décembre dans sa 83^e année. Membre PV Jura.

■ Eric Wittwer, membre de la section PV Jura, est très impliqué dans la vie associative cheminote

Les retraités sont bien organisés

Ancien chef de service à la Vente à Delémont, Eric Wittwer est retraité depuis 1994. Il est resté très actif puisqu'il préside la Chorale des cheminots ainsi que l'ATCS Jura et fait partie du Club sportif des cheminots.



Eric Wittwer est membre du syndicat depuis 1952.

Originaire du Val-de-Travers, Eric Wittwer habite à Delémont depuis 1958. Armé de son diplôme d'agent de voyages, il a travaillé à la gare de Delémont depuis cette date jusqu'en 1994, hormis un passage à la gare de Neuchâtel durant 7 ans, entre 1974 et 1981, et une très courte période à Porrentruy. Il garde un bon souvenir de son parcours aux CFF et relève l'esprit d'équipe et l'ambiance familiale qu'il y avait

alors à la gare de Delémont, où plus d'une centaine de collaborateurs se côtoyaient alors.

Riche vie associative

Désormais, c'est surtout le chant et la musique qui l'occupent puisqu'il est le président de la Chorale des cheminots, forte de 32 chanteurs, dont 11 non cheminots. St-Nicolas dans un home, l'inauguration d'une salle communale ou d'autres

événements sont l'occasion de chanter des chants régionaux populaires. La Chorale est très active dans la région. Les chanteurs se préparent chaque année lors d'un camp d'une semaine en Suisse. Eric Wittwer aime aussi participer aux activités du Club sportif des cheminots: ski, tennis, pétanque sont ses sports favoris désormais. Il a été caissier puis président de ce club et est fier d'annoncer que le championnat suisse de tennis aura lieu à Delémont en 2011. En plus du chant et du sport, il aime aussi voyager en Suisse. C'est d'ailleurs cette raison qui a motivé notre rencontre. Les voyages organisés par l'ATCS Jura attirent toujours moins de participants, en raison des prix des FVP. Et Eric Wittwer, comme de nombreux autres retraités, trouvent cette situation bien injuste.

Manifestations régionales pour les retraités CFF: non merci!

Eric Wittwer a réagi à la circulaire destinée aux retraités, venue des CFF et les invitant à des manifestations régionales afin de «garder le contact». Il leur a fait part de plusieurs doléances: rentes non indexées au coût de la vie depuis des années, acquis en matière de facilités de voyage «bousillés» et caisse-maladie «Atupri» devenue l'une des plus chères de

Suisse. Enfin, il a mis en avant le fait que les sections SEV sont déjà très actives pour les cheminots, depuis des années! Il sait de quoi il parle puisqu'il participe à énormément d'activités avec les retraités jurassiens: toutes celles décrites ci-dessus plus les sorties pédestres, la fête de St-Nicolas et bien autres. Les retraités n'ont pas attendu leur ancien employeur pour s'organiser et garder le contact!

Henriette Schaffter



La Chorale des cheminots en camp à Saas-Grund en 2009.

Chemins de fer du Jura

Prix SEV-CJ 2010

A l'issue de la traditionnelle soirée d'information du personnel CJ, qui s'est déroulée en novembre à Tramelan, Georges Brengnard, directeur, a remis en mains propres aux lauréats les récompenses 2010 du Prix SEV-CJ.

Au total, douze employés (11 membres SEV) ont proposé une idée pour mettre en avant leur entreprise, en termes d'image, de visibilité, d'exploitation, recettes ou économies. Premier exercice concluant. Modèle en termes de partenariat social, l'idée de ce prix est venue de la section syndicale SEV VPT du Jura, le but étant d'impliquer chaque employé dans

l'entreprise en formulant une idée originale en faveur des CJ. Le projet porte sur une période de trois ans et est financé de manière paritaire, pour la section avec le soutien de la sous-fédération et du comité directeur SEV. L'écho vers l'ensemble des salariés CJ est impressionnant, ce d'autant plus que l'information est organisée de concert avec la direction



Un tram des BVB (Basler Verkehrs-Betriebe) aux couleurs CJ.

LES TROIS GAGNANTS

1^{er} prix (Fr. 500.-):

Un train rouge dans la cité rhénane

Peindre une rame des BVB Basler Verkehrs-Betriebe aux couleurs et logos CJ. La région de Bâle constitue le principal potentiel des clients touristiques de notre réseau. Dans cette ville internationale et pôle économique important, les couleurs CJ auraient une immense visibilité au travers du grand réseau des trams BVB. Idée audacieuse et séduisante. Un partenariat est proposé par la

Commission du Prix SEV-CJ

afin de faire l'échange de cette prestation entre CJ et BVB. Le gagnant est: **Mouche Aurélien**, DE/trains Tramelan, SEV. Il est à féliciter, car il a fourni avec sa proposition son «œuvre»: le cliché d'un tram aux couleurs CJ.

2^{ème} prix (Fr. 200.-):

Mise en valeur des murs en pierres sèches aux abords des voies CJ

Eléments typiques du paysage jurassien, les CJ joueraient la

carte touristique dans la défense du patrimoine culturel. 2010, année de la biodiversité. Le gagnant est: **Roth Marco**, DFA Tramelan, SEV.

3^{ème} prix (Fr. 100.-):

Réintroduction Frantour/Railtour

Système retiré des gares CJ mais qui en pratique existe encore avec un sous-traitant privé! But: une rentrée d'argent. Le gagnant est: **Bartlomé Thomas**, DE/trains Tramelan, SEV.

CJ, notamment une information officielle livrée avec les salaires d'avril 2010. Le pilotage de l'opération reste dévolu au comité de section et seule la délégation de la commission ad hoc du Prix SEV-CJ a la responsabilité de trancher et d'attribuer le classement des trois premiers lauréats. Une réglementation particulière qui fixe le cadre du concours pour les participants et pour le jury a été publiée. Cette commission travaille de manière neutre et confidentielle.

Le concours Prix SEV-CJ

2011 est ouvert dès le 1^{er} janvier prochain. JFM

MEMBRES DU JURY

- Michel Vermot-des-Roches, service voie et bâtiments, Bonfol.
- Denis Taillard, service gares, Tramelan.
- Philippe Gerber, service ateliers, Tramelan.
- Daniel Stoller, service automobiles, Tramelan.
- Jean-François Milani, service trains, Saignelégier.

10^e anniversaire de la Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics

Le succès d'une initiative syndicale

Le 7 décembre, une trentaine de représentants syndicaux et tout autant de dirigeants d'ETC ont fêté à Fribourg les 10 ans de la Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics.

Face aux agressions, le personnel des transports publics ne bénéficiait pas de la même protection légale que, par exemple, les policiers. Il y

Jutzet et Vollmer
Alors qu'il était conseiller national, l'actuel conseiller d'Etat fribourgeois Erwin Jutzet collaborait avec le SEV pour résoudre des cas de protection judiciaire. Lorsque les initiateurs de la Charte (Johan Pain et son Gatu) ont décidé d'entreprendre des démarches pour créer une loi fédérale qui protège le

cessaire d'améliorer le cadre légal. A mes yeux, la poursuite d'office s'imposait. Je suis heureux que notre démarche soit, après de nom-

« J'avais accepté de défendre cette cause car parmi les dossiers que le SEV me donnait à traiter, il y avait souvent des cas d'agressions commis à l'encontre du personnel des transports publics. » Erwin Jutzet

breuses années de palabres, entrée dans la loi. Mais est-ce que cette loi est appliquée ? »

Peter Vollmer, directeur de l'association patronale UTP, reconnaît que malgré « un gros travail d'information auprès des juges d'instruction et des policiers », l'article 59 de la LTV n'est pas « systématiquement appliqué ».

Le mérite des sections syndicales

Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV, confirme le constat de Vollmer. « Aujourd'hui encore, des policiers demandent à nos collègues qui ont été agressés de déposer plainte alors que la loi stipule que la poursuite contre les agresseurs se fait d'office. » La vice-présidente souligne le travail d'information qui a été entrepris par les syndicats et l'UTP. L'important étant que la base légale existe. Et si elle existe, c'est bel et bien grâce à des syndicalistes de la trempe de Johan Pain qui, à l'époque, « n'était pas trop écouté ». Barbara Spalinger souligne le rôle important joué par les sections de la sous-fédération VPT. « Sans nos sections qui nous ont aidés à porter ce projet au niveau politique, je ne suis pas certaine que l'on serait arrivé à faire inscrire la plainte d'office dans la loi ! »

AC

C'EST QUOI AU JUSTE CETTE CHARTE ?

La Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics est un texte qui engage les directions et les sections syndicales des entreprises de transport qui le signent à mettre tout en œuvre pour « diminuer les risques de violence et d'agression, diminuer le sentiment d'insécurité chez la clientèle et au sein du personnel et assurer tout le soutien nécessaire aux victimes éventuelles d'agression ». A ce jour, 60 entreprises ont signé la Charte avec des sections SEV et SSP. C'est le 16 novembre 2000 à Fribourg que les premières entreprises et sections syndicales ont signé la Charte.

Le texte intégral de la Charte est disponible sur www.sev-online.ch rubrique « Actuel »

Que de patience !

Barbara Spalinger a qualifié Johan Pain de « père spirituel » de la Charte. Nous nous sommes donc adressés directement à lui pour qu'il nous dresse le bilan des dix années de la Charte.

Quel est le principal mérite de la Charte ?

De responsabiliser les employeurs et les employés aux problématiques de la violence, des agressions et des incivilités dans les transports publics !

La Charte a-t-elle un avenir ?

Oui, si l'ensemble des employeurs applique son esprit et ses engagements. L'introduction de la Charte dans les conventions collectives de travail peut être un nouvel objectif dans de nombreuses compagnies. A relever, que la Charte est inscrite dans la convention collective de travail des TL (Transports publics de la région lausannoise).

Quelle impression ça te fait de voir que de simples syndicalistes réussissent à faire inscrire dans une loi fédérale un article qui protège le personnel des transports publics en cas d'agression ?

Je pense que les sujets qui sont menés par les premiers concernés (employés) sont souvent accompagnés de motivation et d'obstination, c'est ce que j'appelle l'esprit Gatu – Groupement

autonome des transports urbains). Il nous en a fallu de la patience et de l'énergie pour que nos demandes aboutissent au niveau fédéral. Il faut aussi relever que le soutien du SEV et de l'UTP à faire développer la Charte au niveau national a été déterminant pour l'inscription de l'article 59 dans la Loi sur le transport des voyageurs.

Il y a davantage de violence à l'époque actuelle dans les transports publics que par le passé. A quoi attribuez-tu cette escalade ?

C'est un problème de société. Malheureusement, cette même société a tendance à banaliser de plus en plus les diverses agressions et incivilités.

Quel est l'outil le plus efficace pour prévenir les agressions dans les transports publics ?

Informé des risques pénaux lorsque l'on agresse des employés des transports publics en prenant un bus ou un train. La pose de l'autocollant réalisé par l'OFT, l'UTP et le SEV dans les bus et les autobus en est un exemple. Maintenant, espérons que toutes les entreprises appliqueront les recommandations de l'UTP comme s'y est engagée la direction des Transports publics de la région lausannoise.

Propos recueillis par Alberto Cherubini



Johan Pain, « père spirituel » de la Charte.

a plus de dix ans, une équipe de conducteurs de bus emmenés par le Lausannois Johan Pain s'est mis en tête de combler cette lacune. Cette équipe de conducteurs militait au sein du Gatu (Groupe autonome des transports urbains, groupe qui depuis a intégré la branche bus-Gatu de la sous-fédération VPT). Mardi 7 décembre à Fribourg, Johan Pain – aujourd'hui président de la section VPT tl (Transports publics de la région lausannoise) – a résumé le long chemin parcouru pour aboutir à l'inscription de la plainte d'office dans la loi sur les transports des voyageurs (LTV).

personnel des transports publics contre les agressions, c'est à Erwin Jutzet qu'ils se sont adressés par le biais du SEV. Le magistrat fribourgeois a déposé une motion aux Chambres fédérales qui a abouti huit ans plus tard à

« Sans nos sections VPT qui nous ont aidés à porter ce projet au niveau politique, je ne suis pas certaine que l'on serait arrivé à faire inscrire la plainte d'office dans la loi ! »

Barbara Spalinger

l'inscription dans la LTV de la poursuite d'office. « J'avais accepté de défendre cette cause car parmi les dossiers que le SEV me donnait à traiter, il y avait souvent des cas d'agressions commis à l'encontre du personnel des transports publics. C'était né-

Angle droit

Réintégré avec succès

Suite à un accident, un collègue a perdu son travail dans la construction des voies...

... les CFF se sont engagés pour trouver une solution de réintégration adéquate et durable pour notre collègue. Dans le cadre de la réinsertion, un emploi de durée limitée en tant que responsable de dépôt lui a été proposé. Cet engagement correspondait à ses qualifications professionnelles. En plus, notre collègue a entamé une réorientation professionnelle de spécialiste en logistique. Il a été bien accompagné et encadré par son employeur, les

CFF, jusqu'à ce qu'il reçoive une information disant qu'il allait bientôt perdre son job, étant donné que la période de réinsertion arrivait à son terme.

Ce délai de deux ans avait bien sûr été communiqué par écrit, mais cette information s'est perdue en route ou notre collègue n'y a plus pensé. En tous les cas, il a été très ébranlé!

Notre collègue a signé une convention selon laquelle l'emploi et le droit au salaire

étaient assurés jusqu'à la fin de la formation.

Lors d'une discussion en février 2010, notre collègue a été encouragé à chercher un emploi, car son occupation dans le cadre de la réinsertion était devenue précaire à cause des continuelles réorganisations. Mais pour lui, la priorité était de passer les examens liés à sa formation en octobre 2010. Les CFF préparent une lettre de sortie qui est discutée avec notre collègue en mars 2010.

Lors de cette discussion, le déroulement de la réinsertion est abordé. Si durant les deux années du droit, aucune réintégration n'est réalisable, le processus de réinsertion prévoit une résiliation des rapports de service. Cette disposition est maintenant appliquée au vu du délai de résiliation de six mois et dans le respect de la procédure selon la Loi fédérale sur la procédure administrative (PA).

C'est à ce moment-là que

notre collègue a fait appel à la protection juridique du SEV, dans l'objectif d'éviter le licenciement. Le SEV demande aux CFF de renoncer à la décision envisagée et de réintégrer définitivement notre membre dans le domaine d'activité actuel. Notre demande est motivée par le fait que l'état de santé de notre collègue découle d'un accident professionnel dans lequel il n'était aucunement fautif. C'est pourquoi les CFF devraient se sentir moralement responsables et fournir des efforts particuliers pour trouver une solution. De plus, notre membre n'avait pas effectué n'importe quel «petit boulot» pendant la période de réinsertion, mais il avait travaillé comme chef de dépôt et fourni un travail qualifié. Notre collègue s'est beaucoup engagé pour sa réorientation professionnelle durant cette période. Il a été prouvé scientifiquement que les collaborateurs dans ce genre de situation sont en général très motivés et qu'ils ont un lien étroit avec leur employeur. En outre, le SEV a fait remarquer que dans le secteur de la logistique justement, toujours plus de postes étaient mis au concours. On ne pou-

vait donc pas prétendre qu'une réintégration n'était pas possible ou pas envisageable.

En réponse à notre courrier, les CFF nous communiquent la bonne nouvelle: pour autant qu'une possibilité d'engagement existe pour notre collègue dans la nouvelle organisation, on renoncera à la résiliation des rapports de travail. Peu après, nous sommes informés que notre membre, dans le cadre de la réorganisation en cours, peut intégrer la nouvelle unité d'organisation et qu'il peut exercer là-bas ses nouvelles compétences en tant que spécialiste en logistique. La résiliation des rapports de travail est ainsi caduque.

Un nouveau contrat de travail est signé, et tout le monde est satisfait!

L'équipe de la protection juridique

CE QUE DIT LA CCT CFF

CCT CFF, chiffre 140.1: Si, pendant la période donnant droit au salaire, une aptitude médicale insuffisante est constatée et que le collaborateur peut être réinséré aux CFF au plus tard à l'échéance du droit au salaire, les rapports de travail sont adaptés à l'échéance du droit au salaire.

CCT CFF, chiffre 140.2: Si le collaborateur peut être réinséré aux CFF avant l'échéance du droit au salaire et que le nouveau salaire, y compris l'allocation régionale et les montants garantis, n'est pas moins élevé que celui touché jusqu'ici, les rapports de travail sont adaptés immédiatement.

Solidarité internationale

Coup de pouce à des familles togolaises

Patrick Rouvinez, responsable de la filiale SEV Assurances de Lausanne, a noué des contacts étroits avec le Togo, pays d'origine de son épouse Lucienne. Sur place, il a eu plusieurs fois l'occasion de constater les difficultés alimentaires que subit une partie de la population de ce pays africain. Dans le village de Kati, situé à 150 kilomètres au nord de la capitale Lomé, Patrick a été sensibilisé par la nécessité d'améliorer l'élevage d'agoutis effectué par des familles du village. Lorsqu'ils atteignent l'âge adulte, ces animaux domestiques ont une envergure semblable à un bon gros lapin. Cuisinée, leur viande est succu-

lente. Mais il y a un gros problème: de nombreux agoutis périssent dans des incendies, les toits de leurs enclos sont en paille sèche. Par ailleurs, ces toits fragiles mettent les agoutis à la merci des prédateurs de toute sorte. Ni une ni

deux, Patrick Rouvinez a décidé de venir en aide aux villageois de Kati qui aimeraient remplacer les toits en paille séchée par des toits en tôle ondulée. Il a pris contact avec Roger Zürcher, spécialiste de coopération technique, et avec

Simon Dovi, conducteur de bus aux Transports publics de la région lausannoise (tl) et membre SEV. Simon Dovi préside l'organisation CIDE (Centre international de développement et d'échange) basée en Suisse. Le CIDE travaille avec des

collaborateurs togolais qui mettent en place et effectuent le suivi des projets. Concrètement, pour remplacer une quarantaine de toits en paille séchée par des toits en tôle ondulée des enclos d'agoutis de Kati, Patrick Rouvinez a besoin d'environ 15 000 francs.

Aidez-le à réaliser son projet en versant vos dons sur le compte 10-261546-1, Centre international de développement et d'échange CIDE, 1000 Lausanne, mention «Agoutis - Togo». Dans quelques mois, Patrick Rouvinez ira sur place et informera les donateurs sur la réalisation du projet.



De g. à dr.: Roger Zürcher, Patrick Rouvinez et Simon Dovi planchent sur leur projet de coopération avec le Togo.

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, Henriette Schaffner

Adresse de la rédaction:

contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; info@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

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

Announces: Zürichseewerbe AG, Seestrasse 86, case postale, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt.@zs-werbeag,

www.zs-webeag.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 20 janvier. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 13 janvier à 10h.

Randonnée hivernale réparatrice, qui inclut un panorama grandiose et quelques spécialités locales

Engelberg côté soleil

Wendelin Niederberger, de Stansstad (NW), président VPT section Zentralbahn, nous invite à visiter sa région, la Suisse centrale.



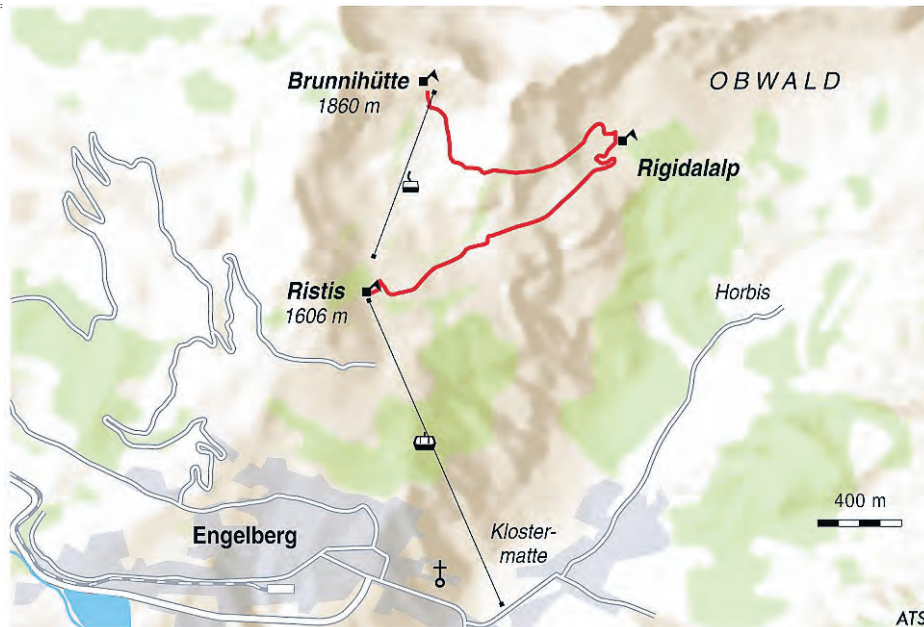
Wendelin Niederberger est mécanicien de locomotive depuis 30 ans au Zentralbahn.

Il faut d'abord se rendre à Engelberg avec le Zentralbahn (départ de Lucerne tous les 06). Ce qui est l'occasion de traverser le tunnel inauguré le 12 décembre dernier. Grâce à cette nouvelle infrastructure, le temps de parcours a été réduit à 47 minutes entre Lucerne et Engelberg.

Arrivés à Engelberg, nous prenons le bus gratuit n°5 (Skibus) et nous nous rendons jusqu'à la Klostermatte. De là, nous prenons le téléphérique panoramique inauguré en 2008. Il nous emmène à 1600 mètres d'altitude jusqu'au Ristis. De là, on peut profiter un moment du magnifique panorama, avec le Titlis, le petit et grand Spannort, le Hahnen, le Graustock et le Hutstock.

Après avoir profité du paysage un moment, on part à pied en direction du Rigidal. Après 30 minutes de marche, nous atteignons l'Älplerbeizli Rigidal, où on peut reprendre des forces lors d'une petite pause, en dégustant croûtes au fromage et pain d'épice maison, des spécialités d'Engelberg.

On peut aussi attendre d'arriver, après encore une demi-heure de marche, à la cabane du Brunni. Dans cette cabane du Club alpin suisse, située à 1860 mètres d'altitude, on peut se restaurer,



soit sur la grande terrasse ensoleillée soit au chaud à l'intérieur. Après le repas, n'oubliez pas de goûter le vrai café de Suisse centrale, avec du schnapps bien sûr.

On retourne ensuite jusqu'au Ristis par le même che-

min ou, pour ceux qui auraient déjà suffisamment marché, le télésiège les ramènera au Ristis.

De bonnes chaussures sont nécessaires pour cette randonnée d'hiver agréable dans une région qui est aussi

un domaine skiable pour petits et grands. Vous trouverez davantage d'informations sur www.brunni.ch.

Wendelin Niederberger

PELLET PIOCHE: QUE NOUS APPORTERA DONC L'ANNÉE 2011?



IL Y A 50 ANS

Vers la fin des Tramways lausannois

Dans un mois, les tramways bleus Lausanne-Lutry seront mis au rancart et remplacés, dès le 17 janvier, par des trolleybus de Lausanne à Pully, et dès Pully par des autobus; les voyageurs devront transborder, avec armes et bagages.

C'est le 1^{er} septembre 1896 que la Société des Tramways lausannois, constituée le 5 juin 1895, inaugura son réseau urbain et la ligne de Lutry. Il ne faut pas être ingrat et oublier les grands services rendus, pendant soixante-quatre ans, par ces voitures jaunes puis bleues, où l'on est splendidement secoué et qui sont remarquablement encombrantes au milieu d'une circulation devenue intense. C'est bien pour cela qu'elles seront remplacées par de souples trolleybus.

Le Cheminot, 23 décembre 1960

Les splendides paysages fluviaux du Sud de l'Allemagne

du 9 au 16 octobre 2011 (8 jours)

Prix forfaitaire: dès CHF 1390.-



Découvrez avec nous les paysages féériques du Danube, du canal Main / Danube, du Main et du Rhin! Les villes historiques fascinantes du Sud

de l'Allemagne vous attendent! Vous apprécierez très certainement le confort de votre bateau et la cuisine française raffinée servie à son bord!

P R O G R A M M E

1^{er} jour, dimanche 9 octobre 2011:

Suisse - Passau

Voyage en train direct de Zurich à Munich. Transfert en autocar au port de Passau. Départ en croisière jusqu'à Ratisbonne.

2^{ème} jour: Ratisbonne (Regensburg) - Hilpoltstein

Visite facultative de Ratisbonne. Pendant ce temps, le bateau navigue jusqu'à Kelheim, où nous le rejoindrons. Croisière sur le canal Rhin-Main-Danube jusqu'à Hilpoltstein.

3^{ème} jour: Hilpoltstein - Nuremberg - Bamberg

Visite facultative de la ville de Nuremberg. Pendant ce temps, le bateau navigue jusqu'à Erlangen. Déjeuner à bord et croisière jusqu'à Bamberg.

4^{ème} jour: Bamberg - Rothenburg

Croisière jusqu'à Schweinfurt. Visite facultative de Rothenburg, magnifique ville perchée sur une colline. Pendant la visite de Rothenburg, le bateau navigue jusqu'à Gerlachshausen.

5^{ème} jour: Wurtzbourg - Wertheim

Visite facultative de Wurtzbourg. Pendant ce temps, le bateau navigue jusqu'à Karlstad où nous le rejoindrons. Croisière jusqu'à Wertheim.

6^{ème} jour: Wertheim - Miltenberg - Aschaffenburg

Visite de Miltenberg. Déjeuner à bord et croisière jusqu'à Aschaffenburg.

7^{ème} jour: Aschaffenburg - Francfort - Mayence

Départ en croisière jusqu'à Francfort. Visite guidée facultative de Francfort. Navigation jusqu'à Mayence. Tour de ville. Dîner et soirée de gala.

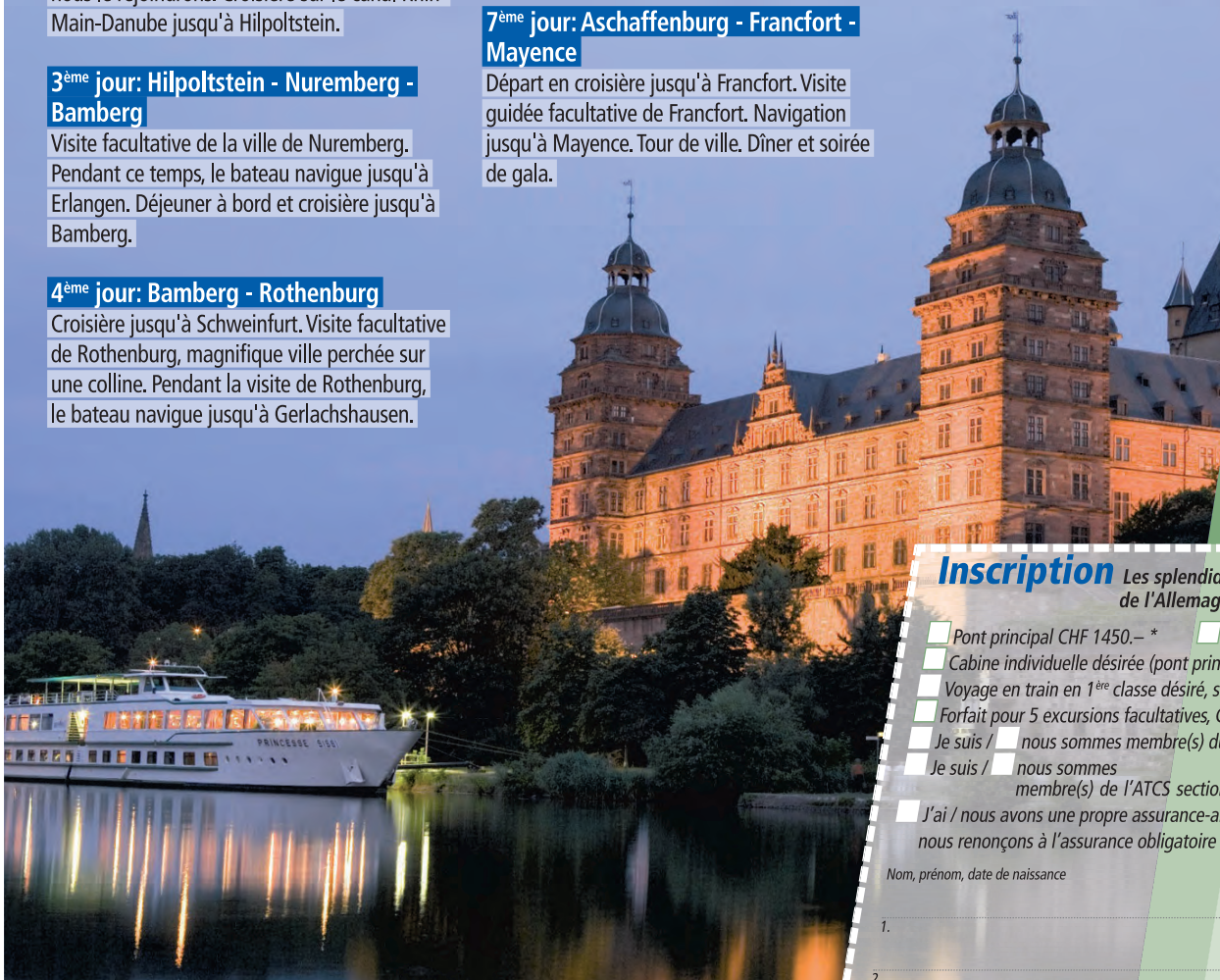
8^{ème} jour, dimanche 16 octobre 2011:

Mayence - Strasbourg - Suisse

Croisière jusqu'à Strasbourg. Arrivée à Strasbourg vers 14h. Débarquement et transfert à la gare de Bâle.

Forfait «toutes excursions»

Le forfait comprend les cinq excursions facultatives à Ratisbonne, Nuremberg, Rothenburg, Wurtzbourg et Francfort.



 GARANTIE DE VOYAGE

Inscription

Les splendides paysages fluviaux du Sud de l'Allemagne du 9 au 16 octobre 2011

- Pont principal CHF 1450.- * Pont supérieur CHF 1650.- *
- Cabine individuelle désirée (pont principale), supplément CHF 270.-
- Voyage en train en 1^{ère} classe désiré, supplément CHF 50.-
- Forfait pour 5 excursions facultatives, CHF 170.-
- Je suis / nous sommes membre(s) 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

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

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

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Compris: Croisière en pension complète du dîner du 1^{er} jour au déjeuner du 8^e jour • Boissons aux repas à bord (vin, eau, bière, jus de fruits et un café) • Logement en cabine double climatisée avec douche et WC • Voyage en train en 2^e classe de St. Margrethen à Munich • Transferts Munich-Passau et Strasbourg-Bâle • Cocktail de bienvenue et soirée de gala • Guide SERV RAIL dès Zurich et jusqu'à Bâle

Non compris:

Billet de chemin de fer domicile - St. Margrethen et Bâle - domicile • Supplément pour voyage en train en 1^{ère} classe CHF 50.- • Supplément pour cabine individuelle pont principale CHF 270.- • Forfait pour 5 excursions CHF 170.- • Les boissons prises au bar et au salon • Assurance-annulation et SOS obligatoire CHF 39.-

***Rabais** CHF 60.- pour les membres du SEV et de l'ATCS (non cumulable)

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Annemarie Sulser, stewardess minibar sur les trains durant près de 42 ans

« Peut-être que, dès le début, je ne me suis pas assez défendue »

Après avoir poussé et tiré toute sa vie des chariots minibars, au mois de mars dernier, à cause d'une petite erreur, Annemarie Sulser a été licenciée. L'affaire a fini devant le Tribunal de prud'hommes. elvetino était prêt à la réengager. Mais on comprend qu'elle ait préféré jeter l'éponge.

En 1968, après son apprentissage de cuisinière, Annemarie Sulser aurait aimé travailler dans les voitures-restaurants de la SSG (Schweizerischen Speisewagen-gesellschaft). On lui a répondu que c'était un travail trop pénible pour les femmes. Par contre, si elle le voulait, la SSG était d'accord de l'engager tout de suite pour travailler avec les minibars. Pour elle, c'était une sorte de rêve qui se réalisait. « Lorsque j'étais petite, après l'école, j'allais souvent passer mes après-midi à l'aéroport de Kloten. J'aurais aimé devenir hôtesse de l'air. » Ainsi, le monde des transports ferroviaires est devenu une alternative valable de ses rêves d'enfant. Cela lui a permis de découvrir la Suisse et de voir de grandes villes. Le soir, après son travail, elle rentrait auprès de son mari et de sa fille. Pour concilier vie profes-



Elue meilleure collaboratrice de l'année 2001 par Passaggio.

sionnelle et vie familiale, elle avait un taux d'activité de 40%. « A l'époque, on gagnait plus qu'aujourd'hui. Sur les trains, les voyageurs achetaient davantage de marchandises et les pourboires étaient plus conséquents. C'était la haute conjoncture et il n'y avait pas encore tous ces bars sur les quais et dans les gares. L'entente entre collègues était aussi meilleure, parce que nous avions l'occasion de nous croiser au dépôt avant et à la fin de notre service. »

En 1984, après la naissance de leur deuxième fille, la famille emménagea à Buchs dans le canton de St-Gall. Annemarie Sulser prenait son service à Coire, toujours avec les minibars de la SSG. Elle travaillait aussi bien sur les trains CFF que sur ceux des Chemins de fer rhétiques (RhB). Au milieu des années 90 elle divorça et dut passer de trois à cinq jours de

travail par semaine. En 2000, la SSG devint Passaggio puis, en 2003, Passaggio a été repris par elvetino, une succursale cent pour cent CFF. Lorsqu'en 2008 Annemarie fête ses 40 ans de service, elvetino la félicita pour ses « services performants ». Son entourage et la clientèle savaient qu'Annemarie Sulser ne se contentait pas de vendre des marchandises, mais qu'elle considérait son travail comme un véritable service. En 2001, Passaggio lui décerna même le diplôme de « meilleure collaboratrice de l'année » pour avoir réalisé le meilleur chiffre d'affaires minibar.

Le sentiment de n'être qu'un numéro

« J'ai toujours donné le maximum dans mon travail, raconte Annemarie Sulser avant d'évoquer son licenciement, peut-être que dès le début je ne me suis pas assez défendue. » Tout a commencé par une rumeur qui disait qu'elle n'était plus si indispensable que ça pour l'entreprise. Lorsqu'en mai 2008 elle a finalement reçu son contrat de travail fixe, elle s'est rendue compte que son salaire était celui d'une débutante. Sa demande d'augmentation est restée sans réponse. Au fil du temps, elvetino accentuait la pression sur ses employés et leur donnait des sanctions, même pour des fautes professionnelles minimales. Un climat de

Annemarie Sulser, à droite, pose au début des années 70 pour une publicité de la compagnie de restauration ferroviaire SSG.



peur et d'instabilité s'est instauré dans l'entreprise, notamment à cause de nombreux changements survenus au sein des ressources humaines. Annemarie Sulser a peu à peu eu le sentiment de n'être qu'un numéro.

Début 2009, une nouvelle directive d'elvetino exigea que l'inventaire des marchandises disponibles sur les minibars devait être tenu à jour en permanence et non plus être fait au début et à la fin du service. A cause d'un rythme de travail qui pouvait par moment être très intense, Annemarie Sulser ne réussissait pas toujours à enregistrer immédiatement ses ventes, mais elle le faisait après coup, lorsqu'elle était un peu plus tranquille. Suite à des contrôles, elle a reçu un avertissement puis son licenciement pour la fin juin.

L'avocat mandaté par le SEV a déposé plainte au Tribunal de prud'hommes de Zurich. Au mois de novembre, le Tribunal décréta que non seulement le licenciement était indécent, mais qu'il n'était pas justifié et condamna elvetino à verser une indemnité de départ de 7000 francs, l'équivalent de deux mois de salaire. elvetino proposa de réengager Annemarie Sulser. Mais, pour elle, le mal était fait. Jusqu'à son dernier jour de travail chez

elvetino – le 24 juin – elle n'a pas manqué une seule journée de travail, même si elle souffrait de maux au ventre, « parce que je n'arrivais pas à accepter mon licenciement ». Depuis le mois d'août, elle travaille pour une entreprise de gardiennage. En septembre, elle est tombée et a dû porter des béquilles. Début décembre, elle a recommencé à travailler à 50% au sein de l'entreprise de gardiennage. Domiciliée à Dübendorf, elle et son compagnon se demandent si elle ne ferait pas mieux de prendre une retraite anticipée à 62 ans.

Markus Fischer/AC



Annemarie Sulser au début des années 70...



... et en 1998 sur le « Guillaume Tell Express ».

BIO

Annemarie Sulser, 61 ans, a été engagée le 18 octobre 1968 comme stewardess sur les minibars. Même lorsque ses deux filles étaient en bas âge, elle travaillait entre 3 et 5 jours par semaine. Depuis mai 2008, elle était engagée comme fixe à plein temps chez elvetino jusqu'à son licenciement en juin 2010. Elle est domiciliée à Dübendorf, elle a 4 neveux et un ami. Ses hobbies préférés sont le crochet et faire la cuisine.