

Le bilan de Bieri

Le secrétaire syndical SEV Hans Bieri dresse un bilan de son passage au conseil d'administration CFF.

Pages 6 - 7



Transports publics de la région nyonnaise

Suite à une pétition demandant un meilleur dialogue au sein de leur entreprise, les représentants syndicaux des conducteurs des TPN ont eu un entretien avec la direction.

Page 15



La voix des CFF

Jean-Louis Scherz prend sa retraite après plus de 46 ans passés aux CFF.

Page 20

Femmes en mouvement, l'égalité absolument!

14 juin : la vie en rose

100 000 personnes dans les rues : gros succès pour la manifestation en faveur de l'égalité entre hommes et femmes, organisée notamment par les syndicats.

« Cette journée d'action et de grève est un signal fort contre les discriminations salariales persistantes à l'en-

contre des femmes. Maintenant, il faut que l'Etat secoue une bonne fois les employeurs pour qu'ils cessent de discriminer les femmes et haussent massivement leurs salaires. Lorsque la Constitution fédérale et la loi sont si grossièrement ignorées, il ne peut plus continuer à regarder sans rien faire », estime Paul Rechsteiner, président de l'USS.

Le SEV n'était pas en reste, puisqu'une délégation de la commission féminine a rencontré les directions des CFF, du BLS et des Chemins de fer rhétiques. En outre, les secrétaires syndicaux et des militant-e-s étaient sur le terrain un peu partout en Suisse.

Dossier pages 10 à 13



Place fédérale à Berne: Edith Graf-Litscher (tenant la banderole, à droite), secrétaire syndicale SEV, a manifesté aux côtés d'autres politiciennes.

ÉDITO

LES CLASSIFICATIONS INDIVIDUELLES N'ONT PAS ÉTÉ NÉGOCIÉES

Dans la lettre d'information envoyée par les CFF à propos des classifications individuelles, la citation suivante sème le trouble : « Les fonctions ont été classées dans le cadre de workshops de classification ayant réuni les supérieurs hiérarchiques et les conseillers HR. Des représentants des associations du personnel ont pris part à une majorité de ces discussions. »

Les CFF suggèrent par là qu'ils ont réalisé la classification des fonctions en collaboration avec les partenaires sociaux. C'est faux ! La vérité : les classifications individuelles communiquées dans la lettre d'information des CFF n'ont pas été négociées. Les partenaires sociaux ont pris connaissance de la systématique des classifications dans le cadre de workshops.

Le SEV ne veut pas se dérober à sa responsabilité. Il a dit « oui » à un nouveau système salarial avec 15 niveaux d'exigence (A-O) et en a négocié les montants avec les CFF.

Le SEV veillera à ce que les collaborateurs reçoivent rapidement, comme promis, une description actuelle de leur poste de travail, qui constitue la base, avec l'organigramme, de la classification de leur fonction dans un niveau d'exigence. Les collaborateurs pourront ainsi contrôler l'exactitude de la classification et demander un correctif si nécessaire.

Manuel Avallone, vice-président SEV

TUNNEL DU SIMPLON

Suite à l'incendie survenu le jeudi 9 juin dans le tunnel du Simplon, grâce au courage des pompiers-cheminots et grâce aussi à la qualité de l'infrastructure de ce tunnel centenaire, la circulation des trains a pu être rapidement rétablie.

Page 8

Prévoyance professionnelle

L'importance de se former

Savez-vous à combien s'élèvent les avoirs dans les caisses du 2^e pilier de notre pays? A quelque 720 milliards de francs! Lorsqu'on sait que la Loi sur la prévoyance professionnelle (LPP) impose une gestion paritaire de notre 2^e pilier, on comprend mieux

la volonté de l'ARPIP (Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance) de se battre pour former et informer sur les droits des travailleurs en matière de gestion de leur caisse de pension.

Page 19

Le SEV exige des CFF qu'ils mettent en place le nouveau système salarial ToCo correctement

On veut des faits maintenant !

De nombreux collaborateurs ont informé le SEV que, malgré la demande qu'ils ont adressée depuis un moment aux CFF, ils n'ont toujours pas reçu la description de leur poste. Cela contredit les déclarations des CFF qui affirmaient que les descriptions de poste seraient à disposition de suite.

Les CFF avaient toujours affirmé être en mesure d'en-

voyer à court terme, sur demande, les nouvelles descriptions de poste aux collaborateurs concernés. Cela ne fonctionne apparemment pas partout. Les informations qui nous parviennent des membres SEV montrent bien que soit la mise à disposition est refusée, soit le descriptif n'est pas actuel ou encore que la classification a été faite selon les descriptions cadres de certains postes. Ces descriptions cadres de poste ne sont que très superficielles et cela peut avoir une incidence sur la précision avec laquelle le poste est intégré dans un niveau d'exigence. C'est

pourquoi le SEV a demandé par écrit aux CFF et à CFF Cargo de mettre à disposition très rapidement, comme convenu, un descriptif de poste actuel dans la langue du contrat passé avec le collaborateur (allemand, français ou italien).

Comme le SEV n'avait pas encore reçu, avant le délai de rédaction de ce journal, les chiffres concrets en ce qui concerne les garanties de salaire 2011 de la part des CFF, le syndicat n'a pas encore pu vérifier si ces chiffres correspondent aux discussions ayant eu lieu. Le point de la situation avec Manuel Aval-

lone, vice-président SEV et responsable de ce délicat dossier au sein de notre syndicat.

contact.sev: Quelles sont les réactions reçues au SEV à propos du nouveau système salarial ToCo ?

Manuel Avallone: Il y a un grand mécontentement là où le système ToCo a généré beaucoup de cas de garanties de salaire, à savoir dans certaines catégories ou lieux de service. Afin de pouvoir vérifier si la proportion de cas de garantie de salaire est bien en dessous de la limite convenue de 30 % du total du personnel, le SEV a demandé les chiffres exacts aux CFF.

Le fait que les descriptions de poste ne sont pas toujours disponibles rend également les collaborateurs mécontents. Pourquoi le SEV met-il tant d'im-

portance sur la livraison rapide de ces documents par les CFF ?

Afin de pouvoir vérifier si le niveau d'exigence communiqué dans la lettre d'information des CFF est correct, les collaborateurs ont besoin du descriptif de poste. Bien que le SEV l'ait demandé à plusieurs reprises, les CFF n'ont pas accepté d'envoyer la description de poste et la « chaîne des fonctions » en même temps que la lettre d'information. Cela ne met pas non plus en confiance et génère du travail supplémentaire pour tous.

Qu'est-ce qui va se passer si l'on se rend compte que la classification n'est pas correcte vu la description de poste actuelle ?

La personne concernée adresse alors une requête afin de faire corriger cette erreur. Elle sera soutenue par le SEV dans cette démarche. Si une catégorie entière n'est pas classée correctement, le SEV exigera alors une correction pour toute la catégorie. *Fi/Has*



Manuel Avallone: « Il y a un grand mécontentement là où le système ToCo a généré beaucoup de cas de garanties de salaire. »



ToCo croqué par notre collègue André Martin, des Ateliers industriels CFF d'Yverdon-les-Bains. « C'est du vécu », a commenté notre cheminot-artiste.

EN VITESSE

AUX VMCV

La section VPT VMCV a appris que le directeur des VMCV Ulrich Wüger va prendre sa retraite et qu'il sera remplacé dès le 1^{er} septembre par Daniel Monnet, actuellement responsable de la région CFF Exploitation Ouest. A relever que c'est avec le directeur Ulrich Wüger que le SEV avait réalisé un grand pas en avant dans le partenariat social en négociant et signant la première CCT d'entreprise.

Par ailleurs, la section VPT VMCV a eu l'heureuse surprise de recevoir un don de 1034,80 francs effectué par Patrice Pavillard, conducteur de bus et membre du comité. Merci collègue pour ce geste généreux!

Que dois-je faire lorsque je ne suis pas d'accord avec ma classification ?

Celui qui n'est pas d'accord avec sa nouvelle classification doit:

- NE RIEN SIGNER !
- Demander la description du poste de travail et l'organigramme (lettre-type disponible sous www.sev-online.ch, sous l'article *ToCo: le SEV te soutient !*)
- Demander une discussion avec le supérieur hiérarchique afin d'examiner si la description du poste est correcte.
- Si des doutes subsistent : prendre immédiatement un rendez-vous avec le SEV pour analyser la situation personnelle et discuter de la marche à suivre (plainte). Les dates des permanences ont paru dans les

numéros 10 et 11 de *contact.sev* et sont disponibles sous www.sev-online.ch). Afin de pouvoir profiter au mieux du temps dévolu aux entretiens, il est nécessaire d'apporter les documents suivants à l'attention des conseillers SEV :

- Lettre d'information des CFF
- Description du poste de travail
- Organigramme
- Fiche de salaire de mai 2011 (éventuellement d'avril)
- Eventuellement évaluation du personnel actuelle
- Autres documents et arguments.

Suite de la procédure et délais

Les CFF attendent la réponse

de leurs collaborateurs, s'ils sont d'accord avec leur nouveau contrat, **d'ici au 15 juillet**. En cas de désaccord, les collaborateurs ont toutefois jusqu'au 15 août pour adresser une requête de meilleure classification à : CFF Human Resources, HR-PP-CB, Hochschulstrasse 6, 3000 Berne 65, requête qu'il faut motiver. Jusque-là, la procédure est identique qu'on soit aux CFF ou à CFF Cargo. C'est la suite qui diffère :

CFF SA : lorsqu'aucun accord n'est trouvé, le service RH des CFF prend alors une décision formelle contre laquelle le collaborateur peut déposer recours. Le SEV t'aidera dans cette démarche.

CFF Cargo SA : lorsqu'aucun accord n'est trouvé, le service

RH des CFF envoie une prise de position écrite et motivée au collaborateur concerné et fixe un nouveau délai pour la signature de la lettre d'information. Celui qui ne signe pas dans ce délai reçoit alors une modification de contrat, fixant un nouveau délai pour la signature. Dans toutes ces étapes, le SEV peut t'apporter son aide.

Il n'y a donc pas d'urgence pour les collaborateurs. Il y a encore suffisamment de temps à disposition pour vérifier la description du poste, ceci jusqu'à mi-août 2011. **Les supérieurs hiérarchiques ne peuvent exiger aucun autre délai.**

SEV

L'obligation d'avoir un billet longue distance doit être appliquée avec souplesse

Les agents de train demandent une certaine souplesse

Le SEV et le personnel des trains de la sous-fédération ZPV demandent que dans les trains longue distance, les agents de trains continuent à effectuer régulièrement les contrôles de billets et qu'ils puissent être arrangeants dans certains cas particuliers.

Les CFF, le BLS, le MGB, le RhB, etc. envisagent d'introduire au changement d'horaire en décembre 2011 l'obligation générale d'être en possession d'un titre de transport. Cela signifie que dès cette date, tous les voyageurs sur les lignes longue distance devront avoir sur eux un billet oblitéré.

Si ce n'est pas le cas, ils devront compter avec des suppléments et des amendes élevés, comme cela est déjà le cas dans le trafic régional. Le SEV et la ZPV sont d'accord

avec le principe selon lequel tous les usagers des transports publics doivent être en possession d'un titre de transport avant de monter dans le train et que sinon, ils doivent payer des suppléments. Cependant ces suppléments doivent être prévus de manière un peu différente que dans le trafic régional. En effet, sur les longues distances il y a par exemple plus de touristes qui voudraient bien payer leur dû mais qui ne connaissent pas le système, et à cause de cela ils devraient s'acquitter de suppléments invraisemblablement élevés. Cela est également valable pour d'autres usagers corrects des transports publics. Le problème est différent pour les habitués de la resquille. C'est pourquoi le secrétaire syndical SEV Jürg Humi demande que : « le personnel des trains puisse avoir la possibilité de réagir de manière arrangeante dans certaines situations. Pour cela, des réglementations spéciales doivent être élaborées avec les parte-

naires sociaux. » On pourrait ainsi éviter que l'introduction des titres de transport obligatoires ne mène à une recrudescence du potentiel de conflits dans les trains.

Conservé un bon service à la clientèle

« Le personnel d'accompagnement des trains doit continuer à effectuer des contrôles de billets à l'avenir sur les trains longue distance afin d'y assurer le service à la clientèle », souligne Jürg Humi. « Les agents de trains doivent continuer à soigner l'accueil et l'encadrement de la clientèle. Ils ne doivent pas être confondus avec des distributeurs d'amendes et de suppléments. » Cela irait à l'encontre de la formation qu'ils ont reçue, conclut Jürg Humi. Pour cela, et pas seulement pour des raisons de sécurité, il est important pour le SEV d'obtenir rapidement un double accompagnement sur tous les trains longue distance.

SEV

Genève

CEVA : feu vert du tribunal

La liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) pourra se construire. Le Tribunal administratif fédéral (TAF) a levé les oppositions des voisins. Un ultime recours au Tribunal fédéral (TF) pourrait toutefois retarder le début des travaux.

Une soixantaine d'oppositions

Long de 13,7 km, le tracé du CEVA a suscité une soixantaine d'oppositions. Certaines ayant été écartées ou d'autres radiées, il en restait encore 22, dont celles des habitants du quartier de Champel, sous lequel passera l'un des tunnels. Dans un arrêt long de près de 150 pages, le TAF écarte les arguments des opposants, qui redoutent les vibrations et le bruit. *com.*



Cette gare des Eaux-Vives ne sera bientôt plus qu'un vieux souvenir.

POINT DE VUE

ToCo, ils sont toqués !

Choqués, consternés, furieux... les sentiments négatifs à l'encontre du système salarial ToCo fument au sein des cheminots. L'arrivée des lettres envoyées à chaque employé-e-s CFF provoque une colère d'une ampleur rarement vue jusqu'à ce jour. Et c'est bien normal au vu de l'étendue des dégâts pour certaines catégories professionnelles. On peine à croire les affirmations des CFF qui nous assurent que globalement 30% du personnel est en garantie, 30% au même niveau et 30% qui gagne.

Et même si ces chiffres devaient s'avérer exacts pour l'ensemble des CFF, est-il admissible que la direction dévalorise massivement le travail du personnel, et en particulier celui du personnel ouvrier ? Selon moi, 90% du personnel de la manœuvre, 75% du personnel télécom, 70% dans les ateliers se trouvent en garantie. Et la liste s'allonge au fil des jours... beaucoup de collègues travaillant à l'exploitation ou dans les bureaux se trouvent eux aussi dans cette situation. N'ayons pas peur de le dire : la gestion des CFF pour la mise en application de ToCo est tout simplement catastrophique. De nombreuses personnes aux RH n'ont pas les informations pour répondre correctement aux collègues, certains descriptifs de poste n'existent tout simplement pas ou alors seulement en allemand, etc. Dans cette affaire, la direction des CFF a franchi de grands pas vers le précipice de l'incompétence. Les cheminots ne méritent pas ça ! Face à cette situation, il y a des erreurs à ne pas commettre du côté du personnel. La première serait d'abdiquer, de rendre les armes avant d'avoir résisté. J'encourage chaque cheminot en « garantie » à faire les démarches de recours. La deuxième serait d'orienter son mécontentement envers le syndicat.



Seule la direction a la volonté de dévaloriser le travail du cheminot. En Suisse allemande et au Tessin, des collègues adhèrent au SEV pour se défendre. Le temps n'est pas aux reproches ou aux divisions. Il faut au contraire resserrer les rangs. La triste réalité de ToCo contraste fortement avec les grandes déclarations des CFF. Publiquement, ils prétendent que la satisfaction du personnel est au centre du management des CFF. Avec ToCo, gageons que cette satisfaction va prendre un sacré coup ! De plus, on bassine les employé-e-s avec des augmentations permanentes de production. Les cheminots apprécieront la gratitude tocoïenne de leurs patrons. Aux CFF, la direction vise l'excellence mais atteint la médiocrité.

Olivier Barraud

Bisons, tigres et transversales alpines

Une nouvelle n'a pas fait les gros titres le 25 mai 2011: le conseiller fédéral Maurer a annoncé la mise hors service des canons alpins Bison et des lance-mines bordant la frontière. Eh oui ! Depuis une trentaine d'années, la Suisse a investi quelque chose comme 400 millions de francs au moins dans l'installation de canons pouvant tirer jusqu'à 45 km depuis le Gothard, le Valais et les Grisons. Simultanément, une somme non précisée mais sans doute plus importante a été investie dans une chaîne de positions enterrées de lance-mines lourds d'une portée de 20 km tout au long de la frontière. Quel était l'adversaire potentiel ? A part l'Europe, dont notre économie dépend à 70 %, sans parler de tout le reste, je ne vois pas... Europe avec laquelle nous avons signé, durant la même période, quelque 150 traités, en attendant tous les suivants. En résumé, un partenaire absolument incontournable dans tous les domaines, à commencer par celui de la sécurité évidemment commune à l'âge des satellites, missiles de croisière, cyber-attaques, organisations terroristes et mafias planétaires. Et c'est vers ce partenaire indispensable que nos canons étaient pointés...

Cette absurdité avait été dénoncée par la gauche depuis longtemps. La dernière fois par



une interpellation du conseiller national Eric Vo-ruz déposée le 10 décembre 2009. La réponse du Conseil fédéral du 3 février 2010 est très alambiquée. Il reconnaît que la question se pose, mais la réponse est renvoyée à plus tard, pour laisser le temps à la réflexion. En fait, le Département militaire ne voulait surtout pas donner satisfaction à un socialiste. Maintenant, en 2011, le département peut dire que sa longue réflexion a abouti. Ouf !

Sur le plan du bon sens, le renoncement aux canons Bison et lance-mines tournés vers l'Europe est une bonne nouvelle. Il faut saluer la fin du Réduit national 1939-45, devenu un mythe qui s'est transformé au fil du temps en un hallucinant gaspillage soigneusement entretenu par la majorité de droite. Hélas, la bonne nouvelle s'arrête là. Selon le communiqué de presse, ce n'est pas le bon sens et la logique qui ont motivé la décision du conseiller fédéral Maurer: c'est la nécessité de réaliser des économies dans son département militaire... Autrement dit, le mythe perdure et on risque de passer d'un gaspillage à un autre.

En effet (je ne pensais pas que cela irait si vite). Le 1^{er} juin, le conseiller fédéral Maurer s'est réjoui de la décision de la majorité de droite du Conseil des Etats de porter de 80 000,

comme le proposait le Conseil fédéral, à 100 000 hommes l'effectif de l'armée et de remplacer immédiatement les anciens avions de combat F5 Tiger. Ainsi, l'économie annuelle de 30 millions réalisée par la suppression des canons Bisons va en quelque sorte générer des dépenses de 5 à 6 milliards. Bien sûr, la comparaison n'est pas tout à fait pertinente, mais le rayon d'action des futurs avions sera quoi qu'il en soit limité à l'Europe. Par conséquent, on reste dans l'absurde, sauf que cette absurdité devient beaucoup, beaucoup plus coûteuse. Aux dernières nouvelles (TagessAnzeiger du 8 juin), le Conseil fédéral a chargé le Département des finances de proposer une solution pour se payer ces avions de combat (en plus des 30 FA 18 Hornet qui défendent déjà notre ciel avec l'acharnement que l'on sait). Il faudrait économiser « de 1 à 1,5 milliard par an de 2013 à 2017, dont 550 millions dans les transports, 440 dans la formation et la recherche, 220 dans l'agriculture et 160 dans l'aide au développement ». Ainsi, au moment même où nous investissons une bonne quinzaine de milliards pour les transversales alpines, décidées par le peuple, qui servent déjà et qui serviront encore bien plus dans quelques années à nous intégrer au réseau européen, le Conseil fédéral voudrait sabrer 550 millions par an dans ce même secteur des transports (et dans trois autres domaines fondamentaux pour l'avenir du pays) pour acheter des avions de combat qui ne peuvent servir que contre un adversaire potentiel venant d'Europe... Le comble de la stupidité en politique est difficile à imaginer. Il me semble que la majorité qui nous gouverne s'en approche avec entrain.

Michel Béguelin

Passages à niveau

La nouvelle installation MICRO contribue à augmenter la sécurité aux passages à niveau

Dénoté MICRO, le nouveau système de sécurité pour passages à niveau consiste en une croix de St-André munie d'une installation lumineuse, comme un feu de signalisation. A l'arrivée d'un train, une ampoule orange s'allume, puis une rouge. Une première installation a été posée en avril sur une ligne du BLS entre Berne et Schwarzenburg (BE), a indi-

qué le 8 juin dernier à Berne la task force « passage à niveau » de l'Union des transports publics (UTP) et de l'Office fédéral des transports. Vingt autres doivent être posées d'ici 2014.

Une telle installation revient moitié moins cher qu'une solution traditionnelle. Un système de barrières coûte entre 500 000 et 800 000 francs alors que le

prix d'un sous-voie est de près de 1,5 million de francs. Il s'agit d'une solution simple et bon marché pour sécuriser les passages à niveau à faible trafic conformément aux ordonnances fédérales, indique la task force. MICRO n'est toutefois pas adapté à tous les passages à niveau devant être assainis. Les compagnies de chemins de fer et l'UTP travaillent à d'autres solutions

peu onéreuses, par exemple des barrières manuelles. Il s'agit de portails ou de barrières fermés par des systèmes mécaniques et destinés aux passages à niveau privés des agriculteurs. Afin d'atteindre l'objectif de 2014, la task force doit trouver des solutions pouvant être appliquées rapidement, facilement et sans entraîner de frais démesurés. Plus d'une

centaine de personnes perdaient encore la vie à des passages à niveau dans les années 90. Ce nombre est tombé à une quarantaine aujourd'hui. Ces 20 dernières années, quelque 2000 passages ont été assainis ou supprimés en Suisse. D'ici à fin 2014, 2600 passages à niveau environ doivent être examinés et assainis.

com.

Chemins de fer du Jura (CJ)

La section VPT Jura demande une revalorisation des salaires des conducteurs des CJ

Cela fait depuis 1985 – un quart de siècle ! – que les conducteurs de train des CJ n'ont pas connu de réévaluation de leurs classes de traitement. Ils demandent que leurs salaires soient enfin revus à la hausse.

« Nous sommes démoralisés et avons l'impression d'être pris pour des pions. » Cette phrase, on peut la lire dans une lettre datant de février dernier, signée par tous les conducteurs de la voie étroite des CJ, soit une trentaine de collègues. Cette missive a été envoyée à la direction de l'entreprise pour lui rappeler qu'en un quart de siècle le métier a considérablement évolué – davantage de responsabilités et de flexibilité – par contre, les salaires ont stagné. Dans leur lettre, les conducteurs ont relevé qu'auparavant ils roulaient à deux agents dans chaque train. Aujourd'hui, ils sont généralement seuls pour conduire, informer les clients et veiller aux consignes de sécurité. « Le stress est notre

quotidien, nous sommes sous pression depuis la prise jusqu'à la fin de notre service », peut-on encore lire dans la lettre des mécaniciens jurassiens. Ces derniers revendiquent entre autres : deux classes salariales de plus et la semaine de cinq jours (au lieu de six).

Décision incompréhensible

Suite à cette lettre, la direction des CJ a décidé d'accorder une augmentation aux jeunes conducteurs qui passent avec succès l'examen psycho-technique selon l'OCVM (Ordonnance des conducteurs de véhicules moteurs) demandé par l'OFT (Office fédéral des transports). Une mesure qui n'a pas plu ni aux anciens ni aux jeunes conducteurs. Cette décision incompréhensible de la direction des CJ a été portée à l'ordre du jour de l'assemblée générale de printemps de la section VPT Jura (lire le compte-rendu de l'assemblée dans l'encadré ci-contre). Indignés par l'attitude de la direction de l'entreprise, les quelque 30 participants à cette assemblée ont voté à l'unanimité une résolution demandant la mise en place d'un groupe de

travail paritaire chargé de réviser la grille salariale comme cela avait été convenu lors des négociations de la convention collective de travail. En attendant cette révision, l'assemblée générale de la section VPT Jura demande le versement d'une prime égale à tous les conducteurs de train. C'est impressionnant de voir des agents de tous les services revendiquer une augmentation salariale pour leurs collègues conducteurs de train « en signe de reconnaissance pour cette fonction qui a subi de nombreux changements ». Quel bel exemple de solidarité !

« Nous sommes blessés »

Vendredi 10 juin, une délégation emmenée par Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, et Alain Gigon, président de la section VPT Jura, a remis la résolution au siège central des CJ à Tavannes. La délégation a été reçue par le directeur Georges Bregnard et le chef d'exploitation Jean-Claude Kocher. Durant un bref entretien, quelques conducteurs se sont exprimés. Ils ont fait part de leur surprise et de leur déception de voir leurs revendications traitées de manière par-

tiale. « Cela nous fait plaisir de savoir que les jeunes conducteurs pourraient avoir une augmentation salariale. Mais nous sommes blessés que vous ayez d'office exclu tous les anciens », a commenté le conducteur Olivier Luder. Le président de la section Alain Gigon a relevé que « c'est de la responsabilité de la direction de maintenir un bon climat au sein de l'entreprise ». Le directeur Bregnard a « pris acte » de la résolution et a promis une réponse. La délé-

gation syndicale a annoncé – vu le réel ras-le-bol des conducteurs – que si les revendications mentionnées dans la résolution n'étaient pas rapidement prises en compte par la direction, une action syndicale aurait lieu dans le cadre de l'assemblée générale des actionnaires des CJ (qui s'est déroulée le mercredi 22 juin alors que notre journal est sous presse). Il y aura donc une suite dans notre prochain numéro.

Alberto Cherubini

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE PRINTEMPS DE LA SECTION VPT JURA

L'assemblée générale de printemps de la section VPT Jura s'est tenue le 27 mai au restaurant de la Gare au Pré-Petitjean sous la présidence d'Alain Gigon. Vingt-neuf membres étaient présents. **Depuis la dernière assemblée de novembre 2010, une dizaine de nouveaux membres ont adhéré pour amener la section à 142 membres.** Les comptes étaient à l'ordre du jour : cette année ils sont positifs, mais l'année prochaine, sans les commissions des assurances SEV, il faudra se serrer la ceinture.

Revalorisation des salaires des conducteurs

Le point qui a retenu l'attention de l'assemblée est le point 4 : activités syndicales. Les conducteurs de trains sont en négociation avec la direction afin d'obtenir enfin une réévaluation des échelons de traitement (annexe 2 de la CCT). En effet, suite à une lettre que tous les conducteurs ont adressée au chef d'exploitation, plusieurs séances de négociations ont eu lieu entre les responsables syndicaux et la direction. Pour l'instant une proposition de la direction consiste à ouvrir une classe de traitement supplémentaire pour les jeunes conducteurs ayant réussi les examens psycho-techniques. Cet objet a été rejeté à l'unanimité par l'assemblée. L'assemblée propose en revanche d'utiliser la somme que la direction veut consacrer à la revalorisation du salaire des jeunes conducteurs pour la répartir entre tous les conducteurs dans un souci d'équité. Cela représenterait une prime d'environ 1200 francs par agent et par année en attendant la révision de l'annexe 2 de la CCT fin 2012. Le délai de 2012 est également accepté par l'assemblée. Les grandes lignes des négociations qui auront lieu à la fin de l'année, pour 2012, ont été définies.

Caisse de pension

La délégation à la Caisse de pension Symova a présenté à l'assemblée un résumé de la situation financière de l'institution de prévoyance. Le taux de couverture est en augmentation, il est actuellement de 92 % pour l'ensemble de la Caisse et de 84 % pour les CJ.

Jubilaires

Le point 5 de l'assemblée était plus détendu vu qu'il s'agissait de féliciter les membres jubilaires du syndicat :

- 25 ans : Zwejacker Pierre et Sautebin Daniel
- 40 ans : Habegger Christian et Perrin Francis
- 50 ans : Jubin André et Herzeisen Jacqueline

Dans les divers, les membres du comité, dans le but de maintenir une caisse saine, ont décidé de diminuer leurs indemnités.

Aurélien Mouche



Vendredi 10 juin : la délégation syndicale s'apprête à rencontrer la direction des CJ au siège administratif de la compagnie à Tavannes.



» Le Conseil d'administration des CFF fonctionne en équipe – c'est déjà un succès! «

Hans Bieri, secrétaire syndical SEV

Hans Bieri a été le représentant du SEV au Conseil d'administration des CFF durant 12 ans

« On doit vivre avec le rôle que l'on a »

Depuis que l'entreprise CFF SA a été créée, Hans Bieri a représenté le SEV au sein du Conseil d'administration de l'ex-régie fédérale. Il est temps de faire un bilan, puisqu'il vient de quitter cette fonction en raison de la limite temporelle fixée pour ce mandat. Est-ce que des représentants du personnel amènent vraiment quelque chose pour le personnel ? Ou y a-t-il le risque qu'ils soient instrumentalisés ?

contact.sev: Hans, lorsque tu jettes un regard sur ton activité au sein du Conseil d'administration des CFF, quelle est ton impression, ton appréciation ?

Hans Bieri: Pour moi personnellement, ce fut une période très enrichissante, qui m'a ouvert beaucoup de portes. J'ai vu et vécu des choses dont je n'aurais jamais eu connaissance sans cette fonction.

Dans le Conseil d'administration, au départ, chacun a un peu pris la température, puis une vraie collaboration constructive s'est mise en place. Etant un des deux représentants du personnel dans un organe à neuf personnes, je n'étais certes pas forcément un anti-conformiste, mais je pouvais rentrer dans la discussion avec un autre point de vue. En gé-

néral mon bilan est donc positif.

Ton rôle n'était donc pas celui, comme cela a été dit parfois, des « idiots utiles » ?

Lorsque nous avons commencé en 1998, nous étions tous des novices. J'étais totalement accepté. Durant tout le temps passé au Conseil d'administration, je n'ai jamais débrayé. Comme unique membre ayant une expérience au sein des CFF, j'ai eu une position privilégiée. Yvette Jaggi, la seconde représentante du personnel, était quant à elle la seule politicienne et pouvait donc amener un savoir important. Les décisions prises étaient la plupart du temps rendues publiques, mais sans que la répartition des votes soit connue. J'étais intégré et j'ai été préservé par cela. Finalement, on doit vivre avec le rôle que l'on a.

N'y avait-il pas de marginalisation ou tentative de marginalisation à ton encontre ?

Bien sûr, on devait continuellement lutter pour sa place. Des tentatives, il y en a eu, par des membres nouvellement élus. Mais également à l'interne du SEV, c'était parfois un processus compliqué, car certains voulaient faire pression. Au sein du Conseil, nous avons toujours eu de longs tra-

voux préparatoires. Je de-

» Etant un des deux représentants du personnel dans un organe à neuf personnes, je n'étais certes pas forcément un anti-conformiste mais je pouvais rentrer dans la discussion avec un autre point de vue. «

vais toujours me poser la question : « Qu'est-il possible d'obtenir ? » Un membre du Conseil d'administration doit pouvoir amener la vision syndicale tandis qu'un secrétaire syndical doit veiller à son application et négocier. Ce sont des tâches différentes. Durant la dernière décennie, la gestion du personnel aux CFF est devenue beaucoup plus professionnelle. Et nous devons former nos membres en conséquence. Mais cela dépend finalement toujours des paramètres avec lesquels on travaille pour la planification à moyen terme.

Quel est le rapport entre le temps consacré à la tâche et les résultats obtenus ?

On croit bien sûr sous le « papier ». Pour la préparation d'une séance, il faut bien un week-end entier. Financièrement, ce travail ne s'est pas fait au détriment du SEV. J'avais certes besoin de temps mais une grande partie des jetons de présence lui était reversée. Pour ma propre prépara-

tion, j'ai beaucoup discuté

avec les spécialistes CFF au SEV, afin de savoir ce qui se passe dans l'entreprise.

Peux-tu commenter des résultats concrets obtenus durant ton mandat ?

Le Conseil d'administration fonctionne en équipe, c'est déjà un succès ! On doit se bagarrer, il y a rarement des votes avec des résultats serrés. On peut aussi dire que les CFF, après ces 12 années, sont à un autre niveau : Rail2000, un horaire plus dense, etc. C'est aussi un succès du travail du Conseil d'administration.

Peu après ta nomination au Conseil d'administration, tu as été élu au Grand Conseil bernois. L'année dernière, tu n'étais plus candidat pour le législatif. Peux-tu tirer un parallèle entre le travail dans l'organe stratégique du canton et celui de l'entreprise CFF ?

Il y a une chose commune : dans les deux, il y a des paramètres fixés à l'externe ! Mais la façon d'appliquer les directives est déjà très différente. Cela va de pair avec la taille de l'organe :

INFO

Hans Bieri

Hans « Housi » Bieri est âgé de 57 ans. Il a grandi à Weissenburg dans le Simmental dans une famille de cheminots. Il a suivi un apprentissage d'électro-mécanicien à la Zeughaus Zweisimmen, puis il a travaillé à Genève et a parcouru l'Europe comme monteur. De 1980 à 1989, il a travaillé comme monteur spécialisé pour les questions de sécurité au BLS à Spiez. Depuis 1989, il est secrétaire syndical SEV. Actuellement il est surtout responsable de sections ETC et du secteur touristique. Hans Bieri a été entre autres président de la VPT BLS, à la commission centrale VPT et a occupé diverses fonctions des unions syndicales de Spiez, de l'Oberland bernois

et de Berne (président de 2002 à 2006), ainsi qu'à l'USS. Parallèlement à son engagement politique au niveau communal, il a été membre du Grand Conseil bernois de 2000 à 2010. Membre du PS, il a été, entre autres, président du PS Spiez, président de la section du Niedersimmental, délégué du PS du canton de Berne et membre de l'équipe de rédaction de la « Roten SPinne » (journal des membres PS du canton de Berne) ainsi que de la commission Transports du PS. Il est également actif dans différentes associations (ATE par exemple). Hans Bieri est marié et père de trois enfants aujourd'hui adultes. Il vit à Spiez.

INTERVIEW



Hans Bieri dans son bureau au secrétariat central, décoré de souvenirs de succès syndicaux mais aussi sportifs, Hans Bieri étant fan des Young Boys.

» On peut aussi dire que les CFF, après ces 12 années, sont à un autre niveau: Rail2000, un horaire plus dense, etc. C'est aussi un succès du travail du Conseil d'administration. «

160 personnes (200 au début) au Grand Conseil, ce qui fait que tout est beaucoup plus idéologique qu'au Conseil d'administration, qui travaille lui de façon plus « pertinente ». En

politique, on en dit beaucoup pour « épater la galerie ». *Interview: pan/Hes*

HANS BIERI FACE À SIX MOT-CLÉS

- **Spiez:** la plus belle crique d'Europe
- **Musique:** je n'en fais pas, mais j'écoute très volontiers de la musique populaire
- **«Rütli»:** on ne devrait pas l'utiliser en politique
- **Traction à vapeur:** cette année, chacun devrait prendre une fois au moins le Brienzer-Rothorn-Bahn, cela serait nécessaire
- **Voiture:** j'en ai à nouveau une – et je trouve qu'il est plus important de faire peu de kilomètres plutôt que de faire

attention à l'éventuelle faible consommation (étiquette énergétique) du véhicule

- **Temps:** depuis que je ne suis plus au Grand Conseil et que j'ai davantage de temps, je remarque combien celui-ci est important – on doit pouvoir avoir des loisirs.

Flotte historique classée

Incendie dans le tunnel du Simplon

CGN

Il aura fallu près de 20 ans pour y arriver, mais c'est devenu réalité le 9 juin 2011, avec un arrêté de classement signé par le chef du Département des infrastructures du canton de Vaud. C'est ce qu'ont appris les représentants des médias invités à bord de l'« Italie » le 17 juin dernier. Le conseiller d'Etat François Marthaler s'est félicité que l'arrêté de classement ait pu être promulgué en très peu de temps, soit seulement six mois après le début de la procédure, qui s'est terminée en mai avec une mise à l'enquête publique qui n'a pas suscité d'oppositions. Les amoureux de la vapeur apprécieront que les quatre machines Sulzer d'origine à bord de « La Suisse », du « Savoie », du « Simplon » et du « Rhône » fassent partie de l'arrêté, alors que celle du « Montreux », trop récente pour être classée (2001), n'est néanmoins pas remise en question.

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) était représentée à cette conférence de presse par son président, Maurice Decoppet, qui a remercié chaleureusement le Conseil d'Etat pour cette décision historique. Mais il ne faut toutefois pas se cacher que l'arrêté de classement ne permet pas à lui tout seul d'assurer ce



financement, qui devra encore être élaboré et négocié avec les différentes instances tant fédérales que cantonales, voire communales et privées.

Maintien des emplois

Ce classement de la flotte Belle Epoque contribuera au maintien des emplois, et c'est un point très positif par les temps qui courent. Plusieurs corps de métier vont pouvoir continuer à soigner et bichonner ces belles unités et transmettre leur savoir-faire.

Raymond Crosset

Les pompiers et le tunnel ont vaillamment résisté contre flammes et chaleur

Le gros incendie survenu dans le tunnel du Simplon a mis en évidence l'efficacité et le courage des pompiers CFF et BLS ainsi que la qualité de l'infrastructure de ce tunnel centenaire.

« Lorsque je suis sorti du véhicule pour prendre les toutes premières photos des pompiers luttant contre les wagons encore en train de carboniser, j'ai reçu comme un coup de poing dans le visage, tellement la chaleur était violente. C'était l'enfer! » Alexander Egger, photographe attitré des CFF – et parfois aussi du SEV – connaît bien le monde ferroviaire. Il apprécie et reconnaît la conscience professionnelle des cheminots. Mais ce qu'il a vu sous le tunnel l'a laissé baba. « Ces cheminots-pompiers ont fait preuve d'un savoir-faire et d'un courage fantastiques; lorsque je les ai photographiés – c'était le vendredi 10 juin, le lendemain de l'accident – il faisait plus de 60 degrés dans le tunnel! »

Un tunnel « à jour » en matière de sécurité

Heureusement, cet incendie n'a pas fait de victime. Mais on pourrait se demander si l'infrastructure du tunnel centenaire du Simplon ne serait pas dépassée en matière de sécurité par rapport aux tunnels de base du Lötschberg, Gothard et Monte-Ceneri? Michel Béguelin, pour qui la ligne du Simplon n'a plus de secrets, estime que « le fait que le tunnel du Simplon ait été conçu dès l'origine avec deux tubes séparés montre déjà qu'il avait 70 ans d'avance sur tous les



Les cheminots-pompiers ont travaillé dans des conditions extrêmes pour éteindre l'incendie.

autres longs tunnels ferroviaires. Il a d'ailleurs servi de test pour la mise au point du tunnel sous la Manche ». L'ancien vice-président du SEV précise que « contrairement au tunnel de faite du Gothard, dans les années 90, le tunnel du Simplon a été agrandi pour permettre le passage des trains transportant des camions de 4 mètres de hauteur d'angle, travaux qui ont permis de refaire la maçonnerie. Par ailleurs, des travaux pour 135 millions de francs sont en cours pour porter la sécurité de l'infrastructure au même niveau que celle des nouveaux tunnels de base, en perçant notamment des galeries transversales tous les 200 mètres avec éclairage automatique des issues de secours. Il y aura également d'importants travaux de réfection à la gare située au milieu du tunnel. »

Intensifier la formation

Quid de la sécurité des mécaniciens en cas d'incendie dans un tunnel? Marc-André Pilloud, président de la sec-

tion LPV Vaud-Bas-Valais, relève l'utilité de la formation continue dispensée par les CFF, notamment dans le cadre des examens périodiques qui ont lieu tous les cinq ans: « En cas d'incendie, nous avons des procédures précises à suivre. » Jérôme Koelle, président de la section LPV Genève, verrait d'un bon oeil « que tous les trains soient équipés du pontage (annulation) du frein d'urgence par

le mécanicien. Ce qui permettrait de sortir le convoi du tunnel en cas de problème ». Pour Rinaldo Zobel, président central de la LPV, il est toujours possible de faire mieux en matière de sécurité pour les mécaniciens. Il suggère, par exemple, la mise en place « de cours spécifiques sur la sécurité qui pourraient avoir lieu tous les deux ans ».

Alberto Cherubini

CINQ WAGONS ONT BRÛLÉ

Jeudi 9 juin, vers 6 heures du matin, un incendie s'est déclaré dans le tunnel du Simplon, sur un train marchandises composé de 15 wagons propriété de la Deutsche Bahn et tractés par une locomotive BLS. Le train s'est arrêté à environ 3 km de la sortie côté italien. Le mécanicien BLS a quitté le tunnel à pied, il n'a pas été blessé. Une cinquantaine de cheminots-pompiers ont immédiatement été acheminés sur les lieux. La locomotive et 10 wagons ont rapidement été sortis du tunnel. Cinq wagons restants, transportant essentiellement des électroménagers, ont brûlé. Selon les premiers indices, l'incendie aurait été provoqué par une bache qui s'est détachée, ce qui soulève la question du contrôle des chargements des trains marchandises. Qui les effectue et qui en a la responsabilité?

La circulation des trains a pu reprendre son cours normal en début de cette semaine.

AC

Amicale des traminots genevois

Balade en Valais et dans la Vallée d'Aoste

L'Amicale des traminots genevois regroupe les employés des TPG actifs et retraités qui ont conduit des trams. Mais l'amicale est aussi ouverte aux compagnes et compagnons ainsi qu'à tout employé des TPG qui souhaite en faire partie. Tous les deux ans, l'amicale organise une sortie. Cette année, ses membres se sont baladés en Valais et dans la Vallée d'Aoste.

pas gravi le col du Grand-Saint-Bernard sur un cheval blanc mais confortablement assis dans un bus. Après la nuit passée à l'hospice, la joyeuse cohorte s'est élancée vers des champs de bataille œno-gastro-nomiques de la Vallée d'Aoste.

Martigny en petit train

Comme Napoléon, l'Amicale des traminots genevois a passé le col du Grand-Saint-Bernard et, comme Napoléon, elle a fait une halte à Martigny avant de s'élever vers l'hospice perché au sommet du col. Contrairement à l'Empereur, les vingt-deux membres de l'Amicale n'ont

à Martigny, après avoir dégusté des vins fins dans la cave d'Alexis Jacquéroz et pris le repas de midi, les traminots genevois ont visité la ville de Couchepin sur le petit train touristique. Cette sortie s'est déroulée durant le grand week-end de Pentecôte. Or-

ganisée de main de maître par Fred Nouchi, elle a été inoubliable aux dires des participantes et participants.

A dans deux ans pour la prochaine balade de cette joyeuse amicale.

AC



Les traminots genevois durant leur halte à Martigny.

Centre d'entretien du matériel roulant de Lausanne

La convention a été signée

Le 17 mai dernier, des représentants du SEV et de la direction de la Division CFF Voyageurs ont signé la convention réglant les conditions du transfert d'activités des collaborateurs du centre d'entretien de Lausanne. Ce centre d'entretien du matériel roulant fermera ses portes à la fin de l'année pour faire place au projet de construction du Musée cantonal vaudois des Beaux-Arts. Le secrétaire syndical SEV Jürg Humi a été l'un des artisans de cette convention baptisée « Transit ». « Cette signature concrétise l'accord que nous avons obtenu grâce à la mobilisation du personnel le 4 avril au Löwenberg. Elle offre aux collègues de Lausanne touchés par cette fermeture des conditions satisfaisantes pour qu'ils retrouvent une nouvelle place de travail. » Rappelons qu'une quarantaine de collègues sont concernés



Les signataires de la convention, de g. à dr. : Manfred Haller, président du comité de pilotage Transit ; Werner Schwarzer, président central de la sous-fédération TS ; Jürg Humi, secrétaire syndical SEV ; Doris Matyassy, responsable des ressources humaines de la division P. Cette convention a également été paraphée par le vice-président SEV Manuel Avallone et par le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique.

par cette fermeture. Bon nombre d'entre eux ont trouvé un nouveau poste au sein des CFF. D'ici le 1^{er} juillet, tous les collaborateurs du centre d'entretien devraient avoir trouvé une nouvelle affectation.

AC

Une pionnière helvétique



Andrée Caruso-Jacot, première factrice PTT de Suisse.

Parmi les vingt-deux personnes qui ont participé à la sortie de l'Amicale des traminots genevois, se trouvait Andrée Caruso-Jacot, épouse d'Agrippino Caruso, conducteur de tram à la retraite. Andrée a été la première factrice suisse. « Durant quelques semaines, peut-être même quelques mois, j'étais la seule femme en Suisse à exercer ce métier. J'ai commencé à être factrice en octobre 1963 et je l'ai été durant 10 ans à Genève, dans le quartier des Pâquis. Pour nous les femmes,

les PTT avaient introduit les caddies parce que les sacs étaient trop lourds et créaient des problèmes au dos des facteurs. Mais fallait voir ces caddies, c'étaient des sacs de pommes de terre sur roulettes! »

Dans le contexte de la journée des femmes du 14 juin, Andrée est fière d'avoir été une Suisseuse pionnière en matière d'égalité, elle qui a toujours milité au sein de son syndicat Union PTT devenu aujourd'hui Syndicom.

AC



« La proportion de femmes doit augmenter aussi dans les transports publics, et à un autre rythme que dans les 20 dernières années! »

Barbara Amsler, déléguée aux questions féminines au SEV

Le SEV s'engage pour l'égalité

Revendications remises en mains propres aux directeurs

Une délégation de la Commission féminine du SEV a donné, mardi 14 juin, quelques pistes de solutions en faveur de l'égalité aux directeurs des CFF, du BLS et des Chemins de fer rhétiques. En outre, des activistes du syndicat étaient présents dans de nombreuses gares pour sensibiliser le public à ce thème et un film a été projeté sur les écrans publicitaires des grandes gares CFF.

Les directeurs Andreas Meyer des CFF, Bernard Guillelmon du BLS et Hans Amacker des RhB ont reçu mardi 14 juin une visite des femmes du SEV; il s'agissait d'abord de remercier les entreprises pour ce qu'elles ont fait en faveur de l'égalité hommes-femmes, mais aussi de leur demander de faire encore plus et de tout mettre en œuvre pour atteindre les objectifs qu'elles se sont fixés dans ce domaine. Par exemple aux CFF, pour augmenter la proportion de femmes dans l'entreprise et en particulier dans les postes de cadres.

Les CFF et le BLS se sont engagés dans leur CCT « à

réaliser l'égalité activement et dans les faits ». Pour le directeur des RhB Hans Amacker, « l'égalité vécue est une évidence non écrite, qui est promue activement, aussi aux RhB ».

Revendications des femmes

Les revendications concrètes de la Commission féminine SEV sont :

- Adhésion au projet « dialogue sur l'égalité des salaires », dans lequel les entreprises et administrations analysent leurs structures salariales et corrigent spontanément d'éventuelles inégalités;

- Elimination des discrimi-

LE SEV INCITE LES CFF À PARTICIPER

Les femmes SEV ont reçu la promesse d'Andreas Meyer que les CFF prendront part début 2012 au « dialogue sur l'égalité des salaires ».

Cela fait déjà quelques mois que le SEV avait demandé pour la première fois aux CFF de participer à un « dialogue sur l'égalité des salaires ». Ce projet avait été lancé en mars 2009 par les associations faitières des employés et des employeurs et par la Confédération. Il offre aux entreprises la possibilité d'examiner les éventuelles discriminations salariales entre les genres et, cas échéant, de les supprimer en l'espace de quatre ans. La revendication du SEV adressée aux CFF pour qu'ils participent à ce projet de partenariat social pour encourager l'égalité a été entendue : leur chef, Andreas Meyer, a dit aux femmes du SEV qu'il acceptait que les salaires soient réexaminés dès le début de 2012.

Exemple pour d'autres entreprises

Giorgio Tuti a participé au lancement du dialogue pour l'égalité des salaires. Il se dit très heureux de la décision des CFF : « J'espère que d'autres entreprises des transports publics suivront bientôt l'exemple des CFF. Le SEV persistera dans sa démarche et essaiera de gagner à cette cause, outre le BLS et les Chemins de fer rhétiques, de plus petites entreprises régionales. » Pour le président SEV, la participation des CFF au dialogue sur l'égalité des salaires est aussi « un signal fort à l'intention des grandes entreprises des autres branches, en particulier du secteur privé ». Avant les CFF, douze entreprises avaient décidé de se joindre à ce projet.



Bernard Guillelmon, directeur du BLS, a accueilli seul les femmes SEV.



Stephanie Rielle La Bella, responsable du personnel RhB et le directeur Hans Amacker, face aux femmes SEV.

DOSSIER



De droite à gauche: Markus Jordi, responsable RH aux CFF, Eveline Mürner, responsable de la politique du personnel CFF et Andreas Meyer, CEO CFF, après la discussion avec la délégation SEV.

nations dans l'emploi des femmes, notamment lors de l'engagement (par exemple parce qu'elles peuvent prendre un congé maternité) ou la formation continue, la carrière et l'avancement, ce qui se produit souvent en cas de temps partiel, choisi par les femmes pour mieux concilier travail et famille. De telles différences de traitement conduisent aussi à des discriminations salariales;

• Introduction, à moyen terme, d'un congé paternité de 8 semaines conformément à l'objectif posé par le Congrès 2010 de l'USS. Ceci afin que les hommes puissent aussi remplir leur rôle de père et pour combattre la discrimination à l'embauche.

Andreas Meyer a accepté d'adhérer au projet « dialogue sur l'égalité des salaires » au début 2012 (voir encadré), tandis que Hans Amacker et Bernard Guillelmon ont promis d'étudier une adhésion au projet.

Le président du SEV Giorgio Tuti s'en félicite: « Le SEV sera attentif à ce que le BLS et

les RhB soient intégrés rapidement à ce projet et donnent ainsi l'exemple. C'est le meilleur moyen d'inciter les plus petites sociétés à leur emboîter le pas. Nous les approcherons dans un second temps. »

Les directeurs ont pris connaissance de la revendication demandant que la part des femmes cadres corresponde au taux de présence féminine dans l'entreprise. Ce taux est actuellement de 14,5% aux CFF, de 16,5% au BLS et de 14,6% aux RhB. « A moyen terme, hommes et femmes devraient également être représentés à parts égales dans les transports publics ! » souhaite Barbara Amsler, déléguée aux questions féminines du SEV.

Enfin, les trois directeurs ont accepté d'examiner la prolongation de la durée du congé paternité, qui est actuellement de 5 jours aux CFF et d'un seul jour au BLS et aux RhB. Actuellement, un congé paternité de quatre semaines est en discussion aux RhB.

Fi/Hes

LES DIRECTEURS DU RAIL POUR L'ÉGALITÉ ET CONTRE LES QUOTAS

Face aux femmes SEV, les trois directeurs d'entreprises ferroviaires se sont montrés très ouverts sur les revendications d'égalité et ont signalé les efforts entrepris jusqu'à présent. Andreas Meyer et Markus Jordi les ont rendues attentives au fait qu'une première femme est entrée dans la direction CFF cette année. Lors d'engagement de cadres supérieurs, il faudrait toujours au moins une femme dans les trois derniers candidats, a fait remarquer la délégation SEV. Et ce principe devrait également être étendu aux cadres inférieurs. Jordi a avoué que les femmes sont encore peu représentées, avant tout parmi ces cadres-là. Le service des ressources humaines des CFF fait cependant valoir le fait que les listes d'inscription aux cours de soutien pour cadres contiennent toujours des femmes. Aux CFF, on ne veut pas introduire des quotas mais travailler plutôt avec des objectifs. Il est clair pour les CFF que des penums de 80 ou 70 % doivent également

être possibles pour les cadres, si la proportion de femmes doit augmenter parmi ceux-ci. Afin d'augmenter cette proportion, des formations à temps partiel ont été introduites pour les mécaniciennes de locomotive. En outre, les CFF veulent offrir des places de crèche dans les nouveaux locaux du Wankdorf et de Zurich-Altstetten. Des heures d'ouverture élargies sont à l'étude, afin de faciliter la vie des travailleurs en équipe. Un congé paternité plus long pourrait être examiné lors des prochaines négociations CCT, a indiqué Eveline Mürner, responsable de la politique du personnel CFF. Le directeur du BLS, Bernard Guillelmon, ne veut pas non plus de quotas, mais souhaite arriver à supprimer la discrimination par d'autres moyens. Il veut par exemple sciemment appeler les femmes à postuler lors de mises au concours et rendre le temps partiel possible chez les cadres. Il se dit prêt à être « créatif » dans ce domaine. Son service du personnel va s'y

consacrer de façon plus approfondie. Le directeur du RhB, Hans Amacker, veut continuer à travailler activement dans le domaine de l'égalité des salaires et des chances et la nouvelle cheffe du personnel, Stephanie Rielle La Bella, veut thématiser ce dialogue au sein du comité directeur.

Les paroles suivies d'actions

« Il ne faut pas oublier qu'une bonne politique d'égalité est un bon instrument de marketing puisqu'elle améliore l'image de l'entreprise en la rendant plus moderne », a fait remarquer Barbara Amsler, déléguée aux questions féminines au SEV. Cette dernière s'est réjoui que les trois CEO aient soutenu l'égalité et espère maintenant des actions concrètes. Pour cela, elle est d'accord de donner son appui. « Que ce soit au moyen de quotas ou d'objectifs, l'important est que la proportion de femmes augmente, à un autre rythme que dans les 20 dernières années !

Fi/Hes

Femmes en mouvement, l'égalité absolument! Grand succès

14 juin: la couleur fuchsia était à

Près de 100 000 femmes et hommes ont protesté le 14 juin pour plus d'égalité.

Dans de nombreuses entreprises, des pauses prolongées ou des discussions ont eu lieu. Et sur la place publique, on a aussi manifesté: contre les discriminations salariales persistantes, contre le partage inégal du travail familial et professionnel, pour que fa-

mille et profession soient conciliables et pour un nombre suffisant de places d'accueil destinées à cet effet aux enfants.

Une vaste alliance d'une cinquantaine d'organisations, emmenée par l'USS, est à l'origine dans toute la Suisse d'un mouvement de protestation fuchsia.

Tôt le matin, des actions ont eu lieu un peu partout, devant des banques, dans des

gares, etc. A Olten, les employé(e)s des télécoms ont participé à une conférence des femmes de cette branche et des délégations ont rendu visite aux chefs des grandes entreprises de chemin de fer pour leur demander l'égalité des sexes (voir pages 10 et 11).

Les premières manifestations ont eu lieu à Saint-Gall et dans le canton du Jura. A Genève, on a protesté de-

vant l'Organisation internationale du travail. Des « caravanes de voitures » pour l'égalité se sont mises à sillonner Jura et Jura bernois. A Lausanne, ce fut aussi une présentation de films. Des pauses prolongées ou des discussions ont été organisées dans de nombreuses entreprises, principalement dans l'industrie alimentaire et dans l'industrie des machines ainsi que dans la

chimie. Une première parent-thèse nationale était organisée à 14 h 06, avec un concert de sifflets pour des salaires féminins équitables. Puis, durant tout l'après-midi, cela a continué avec des actions décentralisées.

A partir de 17 h, dans presque toutes les villes du pays, ont eu lieu des manifestations, suivies de fêtes.

USS



Les femmes SEV ont accueilli les passagers dans la gare de Berne.



Lausanne: l'égalité? Yes, we can!



Lausanne: sitting sur la place de la Riponne.



Sur les écrans géants de la gare de Lausanne, le film du SEV demandant des salaires égaux et des jobs décents pour toutes et tous a tourné en boucle.

l'honneur dans les rues



Grande lessive commune sur la Piazza Dante à Lugano. Plusieurs centaines de personnes ont participé aux activités prévues dès 14 h 06.



Jura : 300 à 400 personnes se sont retrouvées sur la place de la Gare de Delémont et ont défilé à travers la ville jusqu'à la salle St-Georges, lieu de rencontre pour la soirée festive. Auparavant les Jurassiens et Jurassiennes avaient participé au concert de sifflets national à 14 h 06 et diverses actions ont été menées tout au long de la journée par les syndicats, notamment dans certaines entreprises de la région, où la différence salariale est la plus marquée.

A Genève, distribution de roses

La section VPT TPG a distribué 150 roses aux 150 femmes qui travaillent aux TPG. Vincent Brodard et Christian Fankhauser, secrétaires syndicaux, ont distribué les roses aux femmes qui travaillent dans les bureaux et des employés TPG se sont chargés de la distribution aux conductrices. L'action a été super bien accueillie, aussi bien par les employées que par les usagers, qui avaient l'air de trouver ce geste entre collègues très sympa.



Fernando Luis David, conducteur TPG, entouré de Virginie Yersin à droite et Yvette Fonteret à gauche.



Martine Paccard et sa fille Jessica ont distribué des roses aux conductrices toute la journée de mardi. Martine Paccard a 5 enfants et 2 petits-enfants. Elle conduit les bus aux TPG depuis 3 ans. Elle est membre SEV. Avec sa fille Jessica, elle a participé à la distribution de roses. « Ma fille s'est spontanément proposée pour venir distribuer les roses avec moi. C'est une occasion pour nous d'échanger en dehors du cadre familial. Aux TPG, dans le service exploitation, je ne pense pas qu'il y ait une différence salariale entre hommes et femmes. Par contre, ce sont sur des aspects concrets de notre métier qu'il y aurait des choses à améliorer. Par exemple en installant des toilettes pour femmes aux terminus de chaque ligne. Parfois nous sommes contraintes d'aller dans des toilettes infectes. Les agressions ? Nous nous sentons plus vulnérables que nos collègues masculins face à l'agressivité des clients. Le soir, surtout le week-end, je suis un peu plus aux aguets. »

Commission féminine

Samedi 25 juin
9 h 45
Hall de la gare CFF de Fribourg

■ **Commission féminine**
Sortie pédestre au lac Noir

Renseignements et inscriptions:
Marie-Thérèse Godel, Rennweg 82, 2504 Biel-Bienne, tél. 032 384 43 81 ou 079 512 13 64.

La commission féminine du SEV invite toutes les femmes actives et pensionnées du SEV à une sortie pédestre au lac Noir qui aura lieu le samedi 25 juin. Le grand parcours autour du lac dure environ 1 h 30 et le petit parcours environ 45 minutes. Repas en commun au restaurant Les Bains. Rendez-vous dans le hall de la gare de Fribourg à 9 h 45. Départ à 10 h avec CarPostal. La sortie se fera par tous les temps.

Marie-Thérèse Godel

Sections

Jeudi 30 juin
De 16 h à 20 h
Lausanne
Dépôt tl
Perrelet

■ **GESTL**
Ouverture de la cave

Nous vous attendons tous à notre prochaine ouverture, avant la pause estivale de juillet. Nous vous proposons de profiter de la prolongation des actions suivantes de la maison Dubois.
Petit Versailles (Epesses blanc) 5/10 Fr. 8.- au lieu de Fr.10.- la Bte; Petit Versailles (Epesses blanc) 7/10 Fr. 12.- au lieu de Fr. 14.20 la Bte.
Petit Versailles (Epesses rouge) 5/10 Fr. 10.- au lieu de Fr. 12.- la Bte; Petit Versailles (Epesses rouge) 7/10 Fr. 14.- au lieu de Fr. 17.- la Bte.
Petit Versailles (Rosé) 7/10 Fr. 8.- au lieu de Fr. 10.- la Bte.

Votre comité GESTL

Mardi 5 juillet
18 h 30
Lausanne
Maison du Peuple
Salle 4

■ **VPT tl**
Assemblée générale

Tous les membres de la section sont cordialement invités à participer à cette assemblée.

L'ordre du jour est composé de 6 points: 1) Situation sur les relations SEV et direction des tl; 2) Nouvelle commission du personnel; 3) Tablettes tactiles; 4) ATT 4; 5) CPCL; 6) Divers.

Le comité

Loisirs

Samedi 16 et dimanche 17 juillet
Lausanne
Chalet-à-Gobet

■ **7^{ème} Marche populaire IVV du CSC Lausanne**

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise les samedi 16 et dimanche 17 juillet 2011 la 7^{ème} édition de sa désormais traditionnelle marche populaire IVV du Chalet-à-Gobet.

La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos parcours de 5, 10 et 20 km à travers les Bois du Jorat car il n'y a ni chronomètre ni classement. Départ et arrivée aux terrains de football du Centre sportif régional vaudois. Une récompense est attribuée aux groupes les plus importants et les adeptes du nordic walking sont les bienvenus. Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent encore. Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis sur les hauts de Lausanne!

Renseignements sur www.cscl.ch

Le comité

Pensionnés

Mercredi 6 juillet

■ **PV Vaud**

Sortie d'été en pays fribourgeois

Inscription jusqu'au mercredi 29 juin, par carte postale, adressée à Jean-Pierre Genevay
En Fouet 8
1436 Chamblon
en mentionnant nom, prénom, adresse et nombre de personnes, ou par courriel: jean-pierre@genevay.net

Notre sortie de printemps au Chapeau de Napoléon au Val-de-Travers a certainement laissé un bon souvenir aux 104 membres qui y ont participé et voilà que déjà nous vous proposons notre 2^e sortie de cette année 2011.

Son but est le lac Noir dans le district de la Singine que de nombreuses courses d'école ont fait découvrir aux écoliers de Suisse romande. Redécouvrons donc l'espace de quelques heures cet endroit idyllique au terme d'un trajet en autobus depuis Fribourg à travers une campagne pittoresque avec le charme de ses fermes et de ses villages à l'urbanisation en douceur. Le programme établi à votre intention est le suivant:

Départ de Lausanne à 9 h 45, depuis la voie 1 avec l'InterRegio s'arrêtant à Palézieux et Romont. Places réservées en tête ou en queue du train, veuillez être attentif aux annonces par haut-parleur. Nous atteindrons Fribourg à 10 h 33 et repartirons pour le lac Noir, dit aussi Schwarzsee, à 11 h depuis la gare routière des TPF jouxtant celle des CFF. A 11 h 57 il nous déposera devant la porte de l'hôtel-restaurant Bad. Après le vin blanc du Vully servi à l'apéritif, une salade variée anticipera le rôti de porc avec sauce aux champignons, frites et légumes, avant d'arriver au dessert constitué d'une salade de fruits avec glace. Bien sûr le vin rouge, l'eau minérale et le café accompagneront ce repas.

Ensuite, et en fonction du temps restant à disposition, une courte marche longeant le lac jusqu'à l'arrêt de la Gypsera aidera à la digestion tout en contemplant les montagnes environnantes.

Ceux restés à l'hôtel Bad partiront à 15 h avec les bus des TPF qui laisseront monter peu après les marcheurs à l'arrêt de la Gypsera. D'autres informations vous seront communiquées sur place.

Autre option pour celles et ceux qui le désirent et si la météo est favorable: le contournement du lac par un agréable chemin piétonnier les ramènera à l'arrêt de la Gypsera en une petite heure pour prendre le bus à 16 h 05; Lausanne arrivée à 18 h 15.

Dans l'attente de vous rencontrer, recevez mes cordiales salutations.

Jean-Pierre Genevay

Cette année encore le prix reste inchangé et s'élève à Fr. 50.- par personne. Le montant sera encaissé durant le trajet. Les membres ayant 80 ans durant l'année et n'ayant pas participé à notre sortie de printemps auront droit à une petite surprise.

Titre de transport: carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination de Schwarzsee Bad.

DÉCÈS

Marie Baechler, veuve de Pierre, décédée le 26 mai dans sa 99^e année. Membre PV Genève.

Berta Gilgen, veuve de Rodolphe, Biel-Bienne, décédée le 30 mai dans sa 88^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Pierre Grobet, chef de service retraité, Chamblon, décédé le 6 juin dans sa 73^e année. Membre PV Vaud.

Emile Guex, mécanicien retraité, Versoix, décédé le 25 mai dans sa 95^e année. Membre PV Vaud.

Walter Guggisberg, chef d'atelier retraité, Brügg, décédé le 30 mai dans sa 77^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Fritz-Albert Haenni, retraité, Montreux, décédé le 3 juin dans sa 100^e année. Membre PV Vaud.

■ VPT tl

Commission du personnel: résultat des élections

Résultats des élections à la Commission du personnel tl. Le dépouillement a eu lieu le 25 mai 2011.

Collège du personnel « roulant rail et route ». 294 votants (51%) sur 572 électeurs: Echchorfi Aïssam 213 voix (liste sev); Pain Johan 188 voix (liste sev); Regey Giora 188 voix (liste sev); Ruchonnet Danièle 175 voix (liste sev); Pain John 147 voix (liste sev); Morgado Luis 146 voix (liste sev). Deux collègues n'ont pas été élus: J.-D. Sottas (liste sev) et Nicolas Meggias (membre sev).

Collège du personnel « administratifs ». 48 votants (40%) sur 120 électeurs:

Gay-Crosier Thierry 24 voix - (membre sev) - Elu au tirage au sort: Scuderi Carmelo 24 voix (liste sev).

Collège du personnel « des ateliers de maintenance rail et route ». Election tacite: Crudo Domenico (liste sev); Marchand Daniel (liste sev); Tershana Idir (membre sev).

Collège du personnel « Appui à la conduite et terrain ». Election tacite: Clot Jean-Marc (membre sev); Miranda Pedro (membre sev).

Collège du personnel « encadrement ». Election tacite: Martin Blaise (pas syndiqué).

Le comité

■ PV Valais

Grand succès de la sortie à Favargy

Compte-rendu de la Sortie annuelle à Favargy (FR) du mercredi 8 juin 2011.

Pour certains des participants à notre sortie annuelle 2011 Favargy évoquait déjà des souvenirs et pour les autres c'était une découverte. Cette troisième incursion en terre fribourgeoise a rassemblé 131 membres et sympathisants de notre section. Le président Frédy Imhof se fit un plaisir de les saluer et de les féliciter pour leur fidélité à nos manifestations. Une mention spéciale pour la doyenne de la journée, Frieda Eggel, qui porte allègrement ses nonnante et quelques printemps! Et qui participe régulièrement à nos manifestations, un cordial merci. La journée n'étant pas aux discours cha-

cun(e) eu tout loisir de partager anecdotes anciennes et récentes avec ses voisin(e)s de table. Le trajet du retour se fit par le tunnel de base du Lötschberg, nous permettant ainsi de boucler notre itinéraire Valais-Vaud-Fribourg-Berne-Valais.

Nous rappelons que les membres inscrits à nos diverses manifestations mais qui ne peuvent pas y participer sont priés de nous aviser pour faciliter les démarches administratives et éviter des frais d'intendance inappropriés.

Au plaisir de vous retrouver nombreux après la pause estivale que nous vous souhaitons ensoleillée et pleine de bonheur partagé.

*Madeleine Oberli,
secrétaire.*

Conducteurs de bus des Transports publics de la région lyonnaise

Renouer le dialogue entre la direction et les chauffeurs

Les conducteurs de bus des Transports publics de la région lyonnaise (TPN) ont demandé, via une pétition, qu'un meilleur dialogue reprenne avec la direction de l'entreprise.

A la mi-mai, le comité de la section VPT NStCM / TPN a fait circuler une pétition au sein des conducteurs de bus de la compagnie vaudoise. Cette pétition dénonçait « une absence de dialogue » entre les conducteurs de bus et la direction de l'entreprise et demandait que cette même direction « reconnaisse la valeur de notre travail » et « qu'une rencontre entre les chauffeurs, M. Zaugg et M. Charbonney puisse être programmée afin de parler de nos problèmes ».

Rencontre constructive

Les TPN emploient une quarantaine de conducteurs, dont 35 fixes. La pétition a été signée par 29 conducteurs. C'est donc la grande majorité d'entre eux qui a souscrit à cette démarche syndicale. Le directeur de la compagnie Richard Zaugg et Didier Charbonney, responsable de l'exploitation rou-

tière, ont reçu le mardi 14 juin une délégation composée par Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV,

cette circulaire l'on peut lire qu'il a été décidé de mettre en place « des réunions en petit groupe, charge au syn-



Le dialogue entre la direction des TPN et les conducteurs de bus s'était effiloché ces derniers mois.

Pierre-Marc Iseli, président, et Rodolphe Lhériteau, caissier, de la section VPT NStCM / TPN. Suite à cette rencontre, les deux parties se sont engagées à reconstruire un dialogue qui s'était effiloché ces derniers mois.

Rendez-vous réguliers

Le syndicat a informé les conducteurs TPN, via une circulaire « SEV Info », du résultat de cet entretien. Sur

dicat de désigner des représentants qui rapporteront de manière précise les problèmes et de trouver avec la direction des solutions bénéfiques pour tous » et qu'une « rencontre de la direction avec tous les chauffeurs sera organisée en septembre ». Les délégués syndicaux espèrent que ces réunions permettront de retrouver un climat serein et constructif ».

Alberto Cherubini

JOURNÉE DE LA MIGRATION

Samedi 19 novembre à Olten



Pour cette journée nationale de la migration SEV,

les thèmes et le formulaire d'inscription seront envoyés à fin septembre et publiés dans le journal. Toutes les migrantes et tous les migrants (aussi les non-membres du SEV) sont cordialement invités. Nous nous réjouissons d'accueillir une nombreuse participation.

Réservez d'ores et déjà cette date dans vos agendas.

www.sev-online.ch

26 JUIN: VISITE PUBLIQUE DE LA ROTONDE DE DELÉMONT

Une visite publique de la Rotonde de Delémont aura lieu le dimanche 26 juin 2011 prochain de 10h00 à 16h00. Différents véhicules des CFF-Historic ainsi que de la Société des Chemins de Fer Historique (HEG) seront exposés et vous pourrez aussi y observer les travaux de rénovation de la locomotive à vapeur E 3/3 8485 actuellement en cours.

LES RENDEZ-VOUS DE CET AUTOMNE

Dates des journées régionales VPT 2011 :

- Romandie, 12 novembre, Neuchâtel ;
- Zentralschweiz, 13 novembre, Andermatt (Uri);
- Ostschweiz, 6 novembre, Wattwil (SG) ;
- Tessin, 3 décembre, Bellinzona.



■ PV Vaud

La politique fédérale au coeur des préoccupations des aînés Vaudois

L'assemblée générale de printemps de la section PV Vaud a eu lieu le mercredi 25 mai au Buffet de la Gare de Lausanne. Invité du jour : Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV et candidat au Conseil national.

L'assemblée débute par un concert de 20 minutes offert par les Cuivres du Talent avec à la grosse caisse notre président Daniel Turin. Après cette entrée en musique, l'assemblée est ouverte à 14h20 en présence, vu le beau temps, d'une petite centaine de membres. Notre président excuse quelques membres et se fait un plaisir d'annoncer qu'une personne a été trouvée pour le poste de visiteur pour le secteur 4 (Vallorbe et environs); il s'agit d'Esther Geiser, élue, d'autre part, lors du dernier congrès, à la commission féminine; elle est vivement applaudie. Le PV de l'assemblée générale du 23 février est adopté par applaudissements; l'auteur sous-signé en est remercié.

Affaires syndicales

Dans les affaires syndicales, notre président brosse un résumé de l'assemblée des délégués PV et du Congrès. Parmi les points forts soulevés à l'AD, nous avons eu l'hon-

1% de la population possède 50% de la fortune. "

neur de recevoir Margret Kiener Nellen, présidente de la commission des finances du Conseil national, qui a relevé notamment le cadeau fait aux bénéficiaires de bonus dont le montant est exonéré des cotisations AVS, d'où perte de 150 à 200 millions de francs. Le président du SEV Giorgio Tuti remercie les membres de la PV pour le lobbying fait auprès des parlementaires en faveur de l'assainissement de notre caisse de pension. Concernant la compensation du renchérissement, l'ancien conseiller fédéral Merz avait promis quelque chose en 2012; la Poste et le personnel des EPF

en bénéficieraient; il s'agit là d'une inégalité flagrante qui a incité notre SEV à demander un avis de droit. Le groupe de travail des FVP continue la lutte, le rail-chèque (Fr. 100.-) actuel ne couvre même pas 2 cartes journalières.

Exposé de Margret Kiener Nellen, conseillère nationale

De l'exposé de Margret Kiener Nellen, présidente de la commission des finances du Conseil national, on retient les points suivants :

- Les finances de la Suisse se portent bien, celles des autres pays industrialisés sont en baisse;
- Le milliard accordé en plus à l'armée provoque des répercussions sur le reste;



Olivier Barraud s'est exprimé lors de l'assemblée générale de la section PV Vaud.

- Les moyens à disposition pour améliorer les rentes AVS existent;
- Il faut lutter contre les baisses des rentes AI;
- Le financement des transports publics n'est pas assuré à l'avenir (vers 2030). Ils méritent davantage de soutien;

- L'infrastructure des chemins de fer et la politique tarifaire (prix des sillons, augmentation de la part des cantons) sont évoqués;

- La part des impôts devient de plus en plus inégale; en 2002, 50% étaient payés par les personnes physiques et 50% par les entreprises, en 2004 les parts s'élevaient à 55% et 45%;

- La politique de la BNS est critiquée; trop d'achats d'euros ont une influence négative, le franc fort attirant toujours plus d'investisseurs, notamment l'argent sale qui

donne une mauvaise image de notre pays.

Congrès SEV

Dans son exposé, le président SEV, Giorgio Tuti, a parlé de l'importance des CCT. Dans le domaine social, la droite bourgeoise invalide toutes les décisions (pour mémoire, la votation sur l'assainissement de notre caisse de pension). Cet automne, nous devons élire un parlement plus jeune, plus social.

Le congrès a ensuite élu le nouveau président et le vice-président, les collègues Mennet, chef de train à Saint-Gall et Schwaller, président central VPV. La commission de gestion se composera à l'avenir de 5 membres et de 2 suppléants. Les propositions des sections ont toutes été votées selon les recommandations du comité SEV, notamment les plus importantes pour nous: commande de chèques REKA, prime de base de la caisse-maladie, rentières et rentiers de la caisse de pensions CFF, intégration de la population étrangère, compensation de l'augmentation des rentes par la caisse de pension CFF.

Les textes d'orientation montrent la direction pour l'avenir en matière de politique des transports (financement de l'infrastructure, initiative TP et son contre-projet, service public, personnel et sa productivité, trafic marchandises par le rail), CCT, social, initiatives sur les salaires minimums, AVS et AI, prévoyance professionnelle, protection de la santé et sécurité au travail.

Exposé d'Olivier Barraud

Après l'entracte, la parole est donnée à notre orateur Olivier Barraud, secrétaire SEV et candidat au Conseil national. Olivier se présente tout d'abord: il est fils de cheminot et a travaillé 12 ans aux CFF. Olivier nous explique ce qui le pousse à se porter candidat pour l'élection au Conseil national: la répartition des richesses, l'économie, les salaires. Il nous indique quelques chiffres: 1% de la population possède 50% de la fortune. Son combat s'exprimera en premier lieu contre les affirmations de la droite: la politique du lo-

gement, la politique migratoire (l'ASTAG recrute du personnel au noir à la frontière et ses conséquences sur les assurances sociales).

La doctrine UDC dénigre les transports publics

Pour appuyer son combat futur, il cite certains textes d'un



Margret Kiener Nellen a pris la parole lors de l'assemblée des délégués de la sous-fédération PV qui a eu lieu à Berne le lundi 23 mai, à la veille du congrès du SEV et lors des récentes manifestations du 14 juin.

document de l'UDC; parmi les perles :

- L'Etat investit des milliards dans les modes de transport inefficients comme le rail;
- Ces milliards investis dans les transports ferroviaires proviennent presque exclusivement des fonds constitués par les usagers de la route pour leur propre infrastructure;
- Le nombre d'employés des transports ferroviaires est disproportionné par rapport à celui du trafic routier;
- Opposition au détournement du produit de l'impôt sur les huiles minérales, de l'impôt sur les véhicules à moteur qui ne doivent bénéficier qu'au trafic routier;

- Opposition à toute nouvelle augmentation de la redevance sur le trafic poids lourds;

- Modification du système actuel du prix du sillon (réduction de prix pour les

transports marchandises qui ne doivent plus subventionner le trafic de personnes par le biais d'un prix surfait);

- Redistribution en faveur des caisses de pension des modes de transport: l'UDC rejette catégoriquement un nouveau refinancement de la caisse de pension malade des CFF avec l'argent des contribuables (85% des conseillers nationaux UDC ont voté non);

- Les flux financiers sont alimentés exclusivement et uniquement par les usagers de la route et les contribuables. Les transports publics, eux, ne génèrent pas d'argent: ils se contentent d'en prendre ailleurs;

- L'UDC demande une réorientation de la politique des transports. L'aménagement et l'utilisation des différents modes de transport doivent se fonder sur le principe de la rentabilité. Lors de la planification, il faut absolument tenir compte des futurs coûts d'exploitation. Elle exige que la future politique des transports soit fondée sur le principe de la vérité des coûts;

En conclusion de son exposé vivement applaudi, Olivier Barraud engage à élire des personnes qui nous défendent à Berne, à soutenir les initiatives en notre faveur et à celle des plus démunis (initiative 1 à 12, initiative pour un salaire minimum). Plusieurs membres relèvent les qualités de notre orateur et lui souhaitent plein succès.

Divers

Dans les divers, Albert Blondel relate les ennuis d'un membre du syndicat VPT de la section des TL menacé de licenciement pour avoir encouragé des collègues par mail et sms lors d'élections et de votations diverses. C'est à l'unanimité que l'assemblée vote la résolution ci-dessous.

Le secrétaire PV: Albert Blondel

RÉSOLUTION

Réunie en assemblée le mercredi 25 mai 2011, la section SEV/PV Vaud a pris connaissance de la situation du collègue Aïssam Echorfi, délégué syndical au

comité de section SEV/TL, menacé de licenciement. A l'unanimité, elle soutient les démarches entreprises par la section TL du SEV.

Angle droit

Refus de nouvelles tâches: licencié?

Une question de protection juridique.

Lorsque nous commençons un emploi, nous savons plus ou moins les tâches que nous devons exécuter. Mais si on nous demande d'accomplir de nouvelles tâches, que faire? Perdons-nous notre poste en refusant?

En principe, le refus d'effectuer un travail est un motif de résiliation de contrat. Au chiffre 182 de la CCT CFF (chiffre 174 de la CCT Cargo), on parle au point c de capacités ou aptitudes insuffisantes ou manque de volonté d'un collaborateur pour accomplir des tâches convenues dans le contrat de travail et, au chiffre d, d'un manque de volonté pour effectuer un autre travail considéré comme raisonnable. Dans le Code des

obligations, ceci est réglé à l'article 337.

Le point c s'apparente à un non-respect du contrat. Il faut clairement définir les travaux à accomplir et, pour cela, on se réfère à la description du poste. S'il n'y en a pas, on s'appuie sur ce qui se fait habituellement. Un licenciement normal ou immédiat peut être prononcé, selon s'il s'agit de tâches principales prévues par le contrat ou annexes.

Pour le point d, c'est plus compliqué. Il faut en effet bien déterminer ce que signifie le terme de « raisonnable ». Il faut tenir compte de la situation globale des relations de travail, de la situation personnelle des collaborateurs concernés et de ce qui se fait habituellement dans la branche. Une réponse unique n'existe pas. Mais lorsque le travail demandé est finalement considéré comme

raisonnable, un refus est motif de licenciement. Ceci vaut également pour les contrats sous Code des obligations. Mais bien entendu, un seul refus ne conduit pas automatiquement au licenciement, un avertissement est d'abord prononcé.

Il existe aussi de bonnes raisons de refuser un travail supplémentaire. On peut justifier ou excuser un refus lorsque la tâche demandée met la santé en danger, viole la personnalité, ou encore que les mesures de protection nécessaires ne sont pas mises à disposition. D'autres refus justifiés: distribution du travail discriminante ou tâche pour laquelle le collaborateur n'a pas les qualifications légales ou personnelles requises.

La protection juridique a dû se pencher sur divers cas de ce style et les discussions ont surtout porté sur la proportionnalité entre la gravité

du refus et la question de travail raisonnable. Dans quelques cas, on a pu obtenir la conversion d'un licenciement immédiat en licenciement ordinaire, dans d'autres l'annula-

tion du licenciement. Il faut dans tous les cas informer la protection juridique avant que la situation ne s'envenime.

L'équipe de la protection juridique

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 Gianoli, Henriette Schaffter

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 7 juillet.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 30 juin à 10 h.

Cela vaut la peine d'entrer au SEV: tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site www.sev-online.ch.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^{ème} pilier.

Règlement de l'action du 11.11.11:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 11.11.11 à l'exception du personnel professionnel SEV.
2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 11 novembre 2011.
3. En date du 11 novembre 2011, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité. Le cumul des prix n'est pas possible.
4. Les prix attribués sont les suivants:
 - Trois membres recrutés = un couteau multifonctions d'une valeur de CHF 80.- ou un bon d'achat à la Coop d'une valeur de CHF 50.-.
 - Sept membres recrutés = 1 nuit pour 2 personnes (smartbox Hostellerie de Charme) d'une valeur de CHF 200.-.
 - Onze membres recrutés = 1 iPad 2 d'une valeur de CHF 600.- (ou un bon équivalent dans une agence de voyage).
5. Trois séances de remise des prix sont organisées (apéro simple) à Berne, Lausanne et Zurich.



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Rue:

Code postal/Lieu:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Téléphone:

Courriel:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

Signature:

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!

Envoyer ce talon à: secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58

Excursion gourmande sur les traces de Guillaume Tell

Autour et sur le lac d'Uri

Susanne Mathis et Irène Foulk, de la Société de navigation sur le lac des Quatre-Cantons (SGV) nous emmènent, par bateau, à pied et en funiculaire sur les lieux à visiter au bord du lac d'Uri, qui n'est bien sûr pas un lac proprement dit, mais une partie du lac des Quatre-Cantons. Elles nous garantissent que personne n'aura faim en route...

Susanne Mathis travaille sur le lac des Quatre-Cantons en tant que caissière sur le bateau à vapeur « Ville de Lucerne » et comme instructrice, tandis qu'Irène Foulk est cheffe de la Vente aux tiers. Toutes deux sont des syndicalistes convaincues et sont vice-présidentes de la section VPT Lac des Quatre-Cantons.

Elles nous proposent de prendre le bateau à Lucerne à 8h12 pour Flüelen et de changer pour continuer sur Seedorf UR. Sur le lac, on peut prendre un petit déjeuner ou un apéro, c'est selon. Arrivés à Flüelen, à l'extrémité sud du lac à 10h55 (jadis un



Susanne Mathis et Irène Foulk travaillent depuis 13, respectivement 15 ans à la SGV.

lieu de changement important vers le trafic du Gothard), on peut flâner un peu sur la « Seepromenade », en attendant la correspondance pour Seedorf à 11h19. Arrivés à Seedorf (à 11h33), nous prenons la « Voie suisse », créée il y a 20 ans pour le 700^e anniversaire de la Confédération, et passons par l'embouchure de la Reuss, de retour sur Flüelen. Il nous faut alors une heure, voire plus, si on choisit de prendre à gauche en direction du lac après le pont de la Reuss, afin de profiter un peu de la plage dédiée à la méthode Kneipp. A Flüelen, on peut prendre un bon repas au bistrot de la SGV. Puis on continue sur la rive est du lac d'Uri, toujours sur la

« Voie suisse » et en partie sur l'ancienne « Axenstrasse ». Au bout d'environ 1 heure 40, on arrive à la « dalle de Tell », sur laquelle Guillaume Tell aurait sauté du bateau du bailli Gessler. La chapelle au bord du lac est vieille de 500 ans. Elle a été rénovée en 1879/80 et décorée de quatre fresques du peintre bâlois Ernst Stückelberg, représentant le serment du Grütli, le tir à l'arbalète, le bond de Tell et la mort de Gessler. On peut ensuite goûter aux croissants aux noix ou amandes faits maison ou au pain aux poires du See-restaurant Tellsplatte.

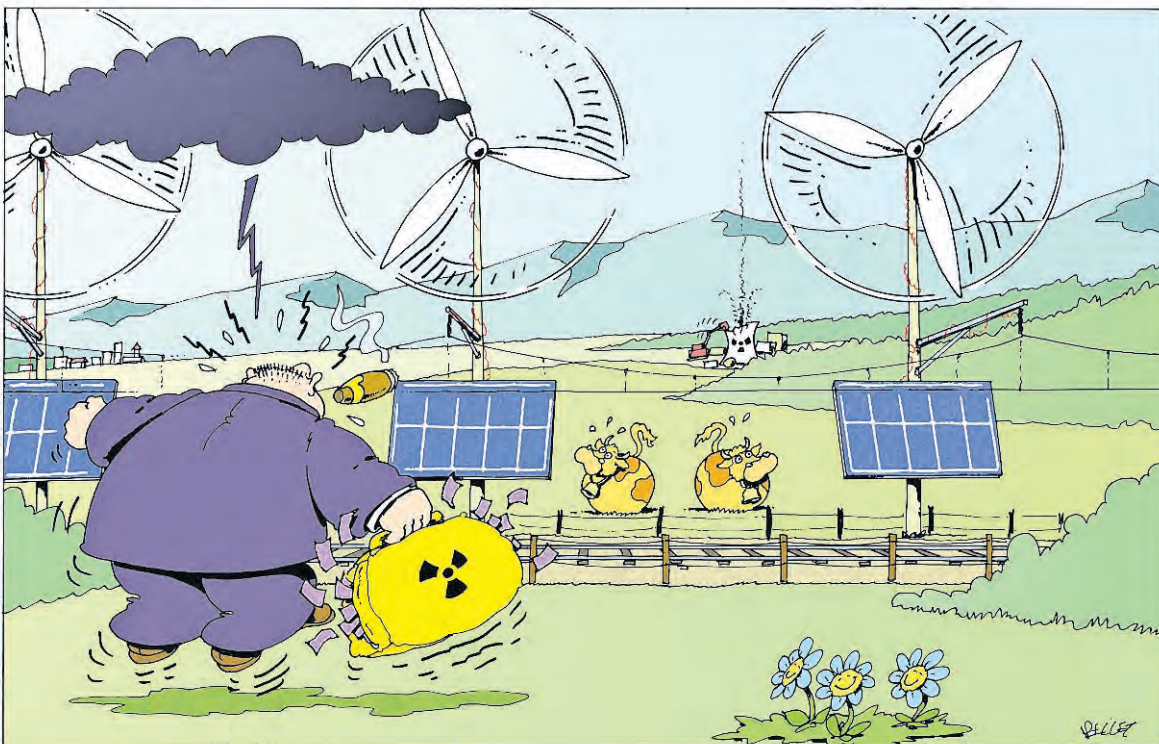
A 15h39, on reprend le bateau à vapeur (le « Gallia » ou le « Schiller ») en direction de Flüelen puis via Bauen, Rütli et Brunnen jusqu'à Treib (arrivée 16h57) puis on continue avec le funiculaire jusqu'à Seelisberg. Nous profitons là de la vue sur le lac et les montagnes. Au restaurant Bahnhofli, on s'autorise un dernier p'tit coup pour la route, avant de reprendre le car postal pour Stans et les chemins de fer de Suisse centrale jusqu'à Lucerne.

Fi/Hes

Plus d'infos sur www.lakelucerne.ch
et www.weg-der-schweiz.ch



PELLET PIOCHE: LA FIN DU NUCLÉAIRE EN SUISSE... LA FIN DES HARICOTS POUR CERTAINS?



IL Y A 50 ANS

Discrimination des femmes mariées

Le BIT a entrepris une enquête pour décèler dans quelle mesure les femmes mariées qui exercent une activité professionnelle sont l'objet d'une discrimination. Cette enquête fera la clarté sur une question qui est d'une grande actualité en Suisse. En effet, elle s'emploiera à décèler les dispositions légales qui, dans chaque pays, interdisent l'emploi de femmes mariées dans les services publics ou fixent des conditions d'engagement ou d'avancement qui les mettent d'emblée dans une position moins favorable que le reste du personnel. L'enquête veut également décèler si des conventions collectives contiennent des dispositions analogues, etc. L'union syndicale et ses fédérations participeront à cette investigation.

Le Cheminot, 30 juin 1961

Assemblée générale de l'ARPIP

S'engager pour son 2^e pilier

L'ARPIP est un outil indispensable pour défendre les intérêts du personnel au sein des institutions de prévoyance professionnelle. Une conférence de M^e Jacques-André Schneider a souligné l'extrême importance de savoir mettre son nez dans son 2^e pilier, les sommes en jeu sont énormes!

En Suisse, les quelque 2300 caisses du 2^e pilier totalisent une fortune de 720 milliards de francs! Fermez bien les yeux et mémorisez ce montant colossal: 720 milliards de francs! La gestion des avoirs du 2^e pilier requiert des compétences et implique des responsabilités. C'était, en substance, le thème de la conférence tenue le jeudi 9 juin à Lausanne par M^e Jacques-André Schneider, docteur en droit, avocat et professeur à l'Université de Lausanne. M^e Schneider a donné cette conférence dans le cadre de l'assemblée générale annuelle de l'ARPIP.

Ne pas craindre les experts...

L'ARPIP (Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance) a été fondée par les syndicats dans le but d'informer et de former les représentants du personnel qui siègent dans les institutions de prévoyance. Face à des



Manifester pour sa caisse de pension, c'est très bien, se former et s'informer par l'ARPIP (Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance), c'est aussi très bien.

employeurs qui ont dans les mains les moyens – via des experts – pour décider de la manière de gérer l'argent des caisses de retraite, les représentants du personnel se sentent souvent mis de côté. « Là où il y a de l'argent, il y a des malins », avertit Jacques-André Schneider. L'avocat recommande aux représentants du personnel de ne pas craindre de demander aux experts de leur institution de prévoyance de « désexpertiser » leur discours. « Vous devez avoir le culot de dire « je ne comprends pas »,

n'oubliez pas que les experts doivent aussi être à votre service. A l'aide de quelques tableaux, ils doivent pouvoir vous expliquer de manière claire la situation de votre caisse de retraite! S'ils ne sont pas capables d'être clairs, cela signifie que ce sont de mauvais experts! »

... et ne pas craindre les responsabilités

Siéger comme représentant du personnel au sein du Conseil de fondation de la caisse de pension de son entreprise peut faire peur. Il y a – on l'a vu – la peur des experts, mais il y a aussi la peur des responsabilités à cause de l'importance des sommes en jeu. Là également, Jacques-André Schneider a voulu démystifier cette peur. « Si votre caisse, pour une raison ou pour une autre, devait manquer de capitaux à cause d'une gestion maladroite, on n'ira pas piquer de l'argent dans le porte-monnaie des membres du Conseil de fondation. » Les risques individuels des membres des conseils de fondation, précise l'avocat, sont essentiellement liés à des conflits d'intérêt

comme, par exemple, des prêts non garantis que l'employeur s'octroie avec des capitaux du 2^e pilier, ou à des actes pénalement répréhensibles. Même si ces risques se font de plus en plus rares grâce aux mesures de contrôles voulues par le législateur, M^e Jacques-André Schneider encourage les représentants du personnel « de toujours avoir envie d'avoir les yeux en face des trous ». Et l'un des meilleurs moyens de voir clair, c'est de s'affilier à l'ARPIP et de bénéficier ainsi de ses prestations en matière d'information et de formation.

Alberto Cherubini

COMITÉ ARPIP

Jacques Robert, président ; Roby Tschopp, vice-président ; André Groux, secrétaire ; Vincent Brodard, caissier ; Ghislain Cadoret, formateur (son successeur Claude-Alain Frund le remplacera en cours de route) ; Aldo Ferrari, Pierre-Yves Oppikofer, Pierre-Luigi Fedele, Charles-Henri Rudaz et Francis Saudan, membres.

COURRIER DES LECTEURS

UN BUNKER VAUDOIS POUR LA CULTURE !

■ Je suis choqué par le choix architectural du jury du concours pour le futur Musée cantonal des Beaux-Arts à Lausanne. La brutalité de la géométrie de ce projet me fait penser au Mur de Berlin, cette barrière qui coupait certaines gares berlinoises en deux pendant la Guerre froide! Visiblement, le jury et le Conseil d'Etat vaudois n'ont pas tiré les leçons de l'échec du projet de Bellerive. Mais finalement, cette architecture résolument contemporaine, aux formes agressives empruntées à l'environnement carcéral, n'est-elle pas le reflet de la société civile d'aujourd'hui? Ce projet urbanistique est aussi le résultat d'une politique de désindustrialisation du canton, orchestrée par les milieux économiques et instrumentalisée par le directoire de la Banque cantonale. CFF Immobilier a confisqué une infrastructure ferroviaire, qui pourrait répondre à la demande croissante du trafic en gare de Lausanne. Mais dans la capitale vaudoise on ne compte plus les absurdités dans les projets métropolitains. Chaque jour, des milliers d'étudiants doivent monter avec le M2 jusqu'au Flon, pour redescendre avec le M1 jusqu'à Dorigny, alors que ce tram pouvait arriver à la gare de Lausanne, par le dépôt des locomotives. A mon avis, l'aménagement du futur Musée cantonal devrait se faire dans une demeure de prestige, en harmonie avec le site choisi. Le canton ne manque pas de choix en la matière. Par exemple le Château d'Hauteville sur la Riviera vaudoise, desservi par le train Vevey-Blonay-Les Pléiades. Ce lieu encore magique, sur la commune de Saint-Légier, aurait parfaitement convenu pour accueillir la collection Planque, avant que son charme ne soit détruit par la promotion immobilière de luxe qui sévit sur les bords du Léman!

Jean-Claude Cochard,
Les Avants, juin 2011

LE NOUVEAU « GUIDE » BIENTÔT EN LIGNE

Lors de l'assemblée générale annuelle de l'ARPIP qui s'est tenue le jeudi 9 juin au Buffet de la Gare de Lausanne, le président Jacques Robert a informé les participants que le nouveau Guide pratique des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance professionnelle allait être mis en ligne sur Internet. La mise à jour du Guide a bénéficié de la collaboration, entre autres, de l'orateur du jour M^e Jacques-André Schneider et des anciens secrétaires syndicaux Jean-Claude Prince et Romolo Molo.

Par ailleurs, le cours Movendo destiné aux représentants du personnel qui siègent dans les institutions de prévoyance professionnelle est désormais dirigé par Claude-Alain Frund, nouveau responsable du siège lausannois de Movendo. Ce dernier a succédé à Ghislain Cadoret qui a fait valoir ses droits à la retraite.

Le prochain cycle démarrera en 2012. www.arpip.ch

AC

Jean-Louis Scherz prend sa retraite, après un peu plus de 46 ans passés aux CFF

L'image romande de l'entreprise

Jean-Louis Scherz est de cette génération purement « cheminote », qui est restée fidèle à l'entreprise de l'apprentissage à la retraite. Vous l'avez très certainement déjà entendu, vu ou ne serait-ce que lu dans les médias romands, puisqu'il est porte-parole des CFF depuis 1995.

« Je voulais travailler aux Chemins de fer depuis tout petit, même si je ne viens pas d'une longue lignée de cheminots. J'ai choisi cela par goût délibéré, goût que je n'ai pas perdu », voilà comment il explique son choix. Un vrai cheminot, qui con-

a débuté sa carrière professionnelle par un apprentissage de gare, qui préparait alors « à toutes sortes d'activités ». Après un passage à la gare de Renan (BE), son premier emploi, il a travaillé à Cortébert et Neuchâtel-Vausseyon, entre autres. Suivent l'école de recrues et un stage linguistique.

Jean-Louis Scherz n'a en effet aucune culture allemande, contrairement à ce que son nom pourrait laisser croire. De 1969 à 1971, il s'en va travailler deux ans dans l'ex-troisième arrondissement en Suisse orientale, pour revenir en Suisse romande, aux Verrières, une gare frontière, où il passe trois ans. Suivent six années à Cornaux, à la gare de la raffinerie.

berg. C'est à ce moment-là qu'il s'installe avec sa famille à Avenches. Quatre ans plus tard, le défi est relevé et il passe à l'organisation des processus, à Berne. « Je suis resté un touche-à-tout », explique-t-il. Il met alors en place, à partir de rien, des filières de recyclage de matière dans les gares. Il travaille ensuite durant 3 ans à la Bibliothèque des CFF, ayant suivi la formation de documentaliste durant ses années au Loewenberg.

Apprendre sur le tas

« On m'a proposé le job de porte-parole et j'ai accepté. J'ai suivi des séminaires, des cours, mais je n'avais pas suivi le cursus habituel. J'ai donc appris sur le tas », explique-t-il. Il occupe dès 1995 le

Et le syndicat alors ?

Il entre au SEV au début de son apprentissage mais démissionne il y a quelques années, « car, à un moment donné, je n'adhérais plus à certaines déclarations du syndicat », explique-t-il, « puis j'ai réintégré car je voulais rester solidaire avec les collègues ». C'est le poste de porte-parole qui explique cela ? « C'est clair que c'est un poste où l'on se sent un peu en porte-à-faux par moments. »

« L'entreprise a beaucoup changé, certes, mais je me suis senti impliqué. Pour moi, il s'agit de bons changements, du passage à une entreprise moderne avec une gestion saine, pour le bien des passagers suisses », répond-il quand on lui fait constater que l'entreprise qu'il s'apprête à quitter n'a plus grand-chose à voir avec celle dans laquelle il est entrée à l'âge de 16 ans.

Porte-parole, un job palpitant ?

Les pires moments d'un porte-parole ? « Les pires moments, ce sont les accidents, mais je n'en ai pas eu à traiter. Par contre, j'ai vécu le 22 juin 2005, jour de la grosse panne d'électricité en Suisse. C'était palpitant. J'ai été hypersollicité, notamment par la télévision. Le lendemain matin, tout fonctionnait à nouveau parfaitement. Par contre, vers 18h, nouvelle panne en Suisse romande. C'était terrible, nous n'avions pas les informations nécessaires et nous étions pressés par les médias. Mais au final, ces deux jours sont une bonne expérience. Les gens se sont un peu arrêtés, se sont parlé dans les trains, sur les quais », raconte-t-il. D'autres moments clés ? « Le passage de 1999 à 2000. On était prêt à bondir mais il ne s'est rien passé. Un cap important également : le lancement de Rail 2000 en décembre 2004. On est alors reparti à zéro au niveau horaires, on a tout changé », complète Jean-Louis Scherz.

Retraite active ou farniente ?

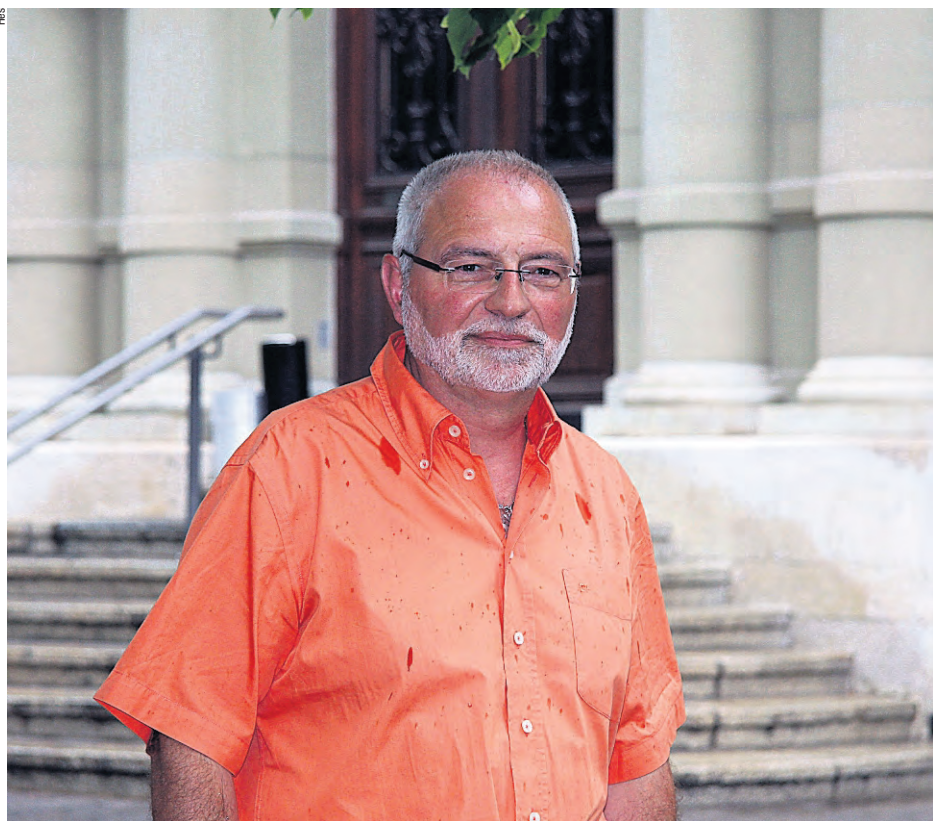
Fraîchement élu à la municipalité d'Avenches sous la

bannière socialiste, Jean-Louis Scherz siégera avec le syndic Daniel Trolliet, un ami de longue date. Il sera à la tête du dicastère des transports, tourisme et environnement dès le 1^{er} juillet.

La fonction politique est nouvelle pour lui. A Avenches, il a été actif, jusqu'à présent, au niveau associatif : groupe théâtral et visites guidées. C'est d'ailleurs lui qui a eu l'initiative de créer un service de visites guidées dans la ville moyenâgeuse et sur les sites romains, dès 1988. Il mène des visites aussi bien en français qu'en suisse-allemand. En plus de ces activités en terre vaudoise, Jean-Louis Scherz aime tout particulièrement les voyages, mais pas n'importe lesquels : les voyages en train. « Dès qu'on a eu les permis internationaux (FIP), à la fin de l'apprentissage, j'en ai profité pour partir en week-ends prolongés dans les capitales de l'Est. Les cheminots obtenaient plus aisément le visa pour ces pays encore assez fermés au tourisme. J'ai ainsi sillonné l'Europe, mais je garde un attrait particulier pour les pays de l'Est. Je pars également en avion sur d'autres continents. J'ai été en Inde, en Iran, au Maroc, en Syrie, etc. Mais il faut à chaque fois que je fasse un trajet en train, c'est essentiel pour découvrir le pays ! » raconte-t-il. « J'aimerais bien avoir visité tous les pays d'Europe. A ce jour, il m'en manque quatre : Malte, Chypre, la Moldavie et l'Islande. »

Heureusement, la retraite est là et le temps manquera un peu moins...

Henriette Schaffter



Jean-Louis Scherz, sous une pluie légère, devant le bâtiment de la direction CFF à Berne.

naît l'entreprise quasi de A à Z et qui en est l'image en Suisse romande depuis quelques années.

Neuchâtelois d'origine, vaudois d'adoption

Jean-Louis Scherz est originaire du Locle et y a grandi. Il

Challenge au Loewenberg

En 1981, il sent bien qu'on commence à rationaliser par-ci, par-là. Il tente alors sa chance dans un autre domaine des CFF. Son nouveau défi : mettre en service le centre de formation du Loewen-

premier poste de porte-parole des CFF francophone à Berne. « On est l'avocat et l'image de l'entreprise. J'ai eu beaucoup de plaisir à représenter les CFF. Je n'aurais pas pu faire le même job pour une banque ou une autre branche », complète-t-il.

INFO

Jean-Louis Scherz a eu 62 ans en avril dernier. Il est marié à une St-Galloise, a deux enfants adultes et une petite-fille de 5 ans. Il habite Avenches et vient d'être élu à l'exécutif de cette petite ville de 3500 habitants. Il prend sa retraite le 1^{er} juillet 2011, après 46 ans passés aux CFF.