

## Franz Steinegger

Le président de la VAP réclame de meilleures conditions-cadres pour le trafic marchandises.

Pages 6-7



## Angle droit: comment le SEV aide

Quand la victime se retrouve accusée: un contrôleur a été frappé et l'auteur a ensuite porté plainte contre lui. Le cas a pu être éclairci avec l'aide du service juridique du SEV.

Page 17



## L'expert en TGV

Hansjürg Oesch réalise des vidéos depuis des décennies, dont des films sur les TGV.

Page 20

## Famine dans la Corne de l'Afrique

# Un drame prévisible

La situation se dégradait depuis des mois à cause de la sécheresse. C'est maintenant l'urgence pour 12 millions de personnes, menacées de mort par la famine.

La faim a déjà fait des dizaines de milliers de victimes en Somalie, le pays le plus touché, mais aussi au nord du Kenya ou en Ethiopie. L'Est de l'Afrique est en effet touché par une sécheresse extrême. A cela s'ajoute la guerre civile qui ravage une grande partie de la Somalie.

La Chaîne du Bonheur lance un appel aux dons, afin d'aider au plus vite les populations sur place. Au-delà de l'urgence et malgré les difficultés à travailler sur place, différentes organisations humanitaires fournissent en parallèle une aide à plus long terme, en creusant par exemple des citernes qui assurent un approvisionnement en eau suffisant aux habitants toute l'année, et pas seulement pendant la saison des pluies.

Pages 10 à 12



Les enfants sont les premières victimes en cas de famine. Ceux-ci attendent une distribution de nourriture dans le Puntland, une des zones les plus touchées par la sécheresse.

## Des dégâts plus importants que prévu

# Le tunnel du Simplon assaini dès maintenant

Les CFF ont bouclé leurs investigations sur l'incendie qui a endommagé une portion du tunnel à Pentecôte. Les résultats montrent que la voûte en pierre naturelle du tunnel est plus gravement endommagée que prévu. Cette portion de tunnel va être maintenant remise en état jusqu'au 11 décembre, date du changement d'horaire. Les CFF atteignent ainsi des conditions optimales pour

les travaux de rénovations du tunnel déjà planifiés pour 2012-2014. L'horaire actuel est valable jusqu'au changement d'horaire et sera maintenu jusqu'à la fin des travaux d'assainissement en 2014.

L'incendie a entre autres fortement endommagé un câble électrique à haute tension. Les réparations de ce câble se font en parallèle aux autres travaux de réparation et

d'assainissement dans la galerie endommagée. Afin d'assurer la sécurité de fonctionnement jusqu'à la fin des travaux, les CFF ont choisi une solution inédite: ils ont loué deux locomotives qui seront basées à Domo-dossola pour servir de « compensatrices de phases », ce qui assure la tension dans le réseau.

Page 3

## ÉDITO

### AGISSONS!

*Une société ouverte construite sur la liberté, la justice et la solidarité: ce sont mes bases essentielles comme syndicaliste. Ces valeurs ont été pulvérisées et mitraillées le 22 juillet en Norvège par un homme qui a trouvé ses idées chez les partis populistes de droite. Qu'il se sente en plus légitimé chrétiennement me serre la gorge. Les larmes se mêlent à la nausée. Déjà avant cet acte horrible dans le Nord, nous avions décidé, dans ce numéro, de mettre l'accent sur l'horreur dans le Sud: là-bas, une sécheresse a augmenté la pauvreté dans de telles proportions que des centaines de personnes meurent de faim chaque jour. Et là-bas aussi, d'autres hommes contribuent encore à augmenter les souffrances avec des arguments idéologiques et religieux. Notre réponse ne peut s'appeler que solidarité, solidarité dans les pensées, mais avant tout solidarité dans les actes. C'est la mission centrale d'un syndicat. Je la considère comme une mission centrale pour toute société qui se veut civilisée. La solidarité syndicale ne peut pas se limiter à obtenir le meilleur pour son propre groupe professionnel (quelqu'un ici a crié Toco?). La solidarité ne s'arrête pas à la porte de l'atelier, de l'entreprise, ni à la frontière. La solidarité est un devoir pour tous ceux qui sont mieux lotis. Donc, agissons!*

**Peter Moor,**  
rédacteur en chef

## EN VITESSE

## ÉLECTIONS DES PRÉSIDENTS COPE

La CoPe CFF Trafic Voyageurs a élu son président lors de sa séance de constitution du 24 juin: c'est Marcel Ruoss (SEV), qui officiait déjà comme président, qui a été élu à cette fonction.

La CoPe Infrastructure a quant à elle réélu son président sortant, Fritz Augsburg, le 29 juin. En mai, Liliane Staub (SEV) a pris la présidence de la CoPe Immobilier.

La désignation de la présidence de la CoPe Cargo avait quant à elle eu lieu directement lors des élections du printemps et c'est Alex Brunner (VSLF) qui avait été élu tacitement, après avoir déjà remplacé Fridolin Disler, parti en retraite en début d'année. Marcel Ruoss a également été nommé officiellement président de la CoPe Entreprise le 30 juin, même s'il occupait déjà cette fonction depuis le départ de Fridolin Disler. Il n'y a pas eu d'autre candidature.

## LA RÉPONSE DE L'ACTP

Roland Schwager appelle dans contact.sev 14 page 19 à la dénonciation du double sociétariat. L'ACTP écrit dans une réaction qu'en faire autant est loin de ses pensées: «Nous croyons que les cadres savent eux-mêmes qui représente le mieux leurs intérêts et s'ils veulent être dans plusieurs associations. Plus des trois quart des membres de l'ACTP travaillent sous contrat CCT et l'ACTP représente de manière résolue les intérêts des cadres, sans regarder au préalable s'ils sont soumis à la CCT ou au CO. Nous avons ainsi par exemple amené avec succès dans les négociations de la CCT 4 la proposition que dans les cas de garantie, les augmentations générales de salaire ne soient pas plafonnées et qu'ils en reçoivent la moitié. Dans les discussions autour des conditions d'engagement selon le CO, nous avons été les seuls à nous mobiliser pour des indemnités spécifiques aux cadres, comme le paiement unique de l'employeur pour la CP et les frais forfaitaires – deux points qui n'ont rencontré aucun soutien du SEV et des CFF.»

Chiffres records « suspects » au niveau des admissions au SEV durant le premier semestre 2011

## A qui les iPads?

L'action «11-11-11 – Member Stars» est bien partie. Avec plus de 900 admissions jusqu'à fin juillet, le SEV connaît un afflux inédit.

Les premiers membres à atteindre le seuil de 11 personnes recrutées viennent de gagner leur droit à l'iPad. Mais

l'action continue jusqu'au 11 novembre et les membres ont encore le temps pour obtenir un des prix proposés.

## Trois échelons de prix

Dès trois personnes recrutées, le membre recruteur a droit à un couteau suisse de poche multifonctions, bien sûr en complément des 50 francs habituels par membre recruté.

Celui qui atteint le nombre de 7 personnes recrutées reçoit, en lieu et place du couteau, une smartbox «Hostellerie de Charme», qui donne droit à un week-end dans un hôtel, choisi sur la liste des hôtels à disposition.

Le 1<sup>er</sup> prix est atteint quant à lui avec 11 personnes recrutées. Le recruteur reçoit alors un iPad 2, la tablette électronique ultramoderne. L'alternative, pour ceux que la technologie n'intéresse guère ou ceux qui auraient déjà ce genre de tablette, est un bon de 600 francs pour une réservation dans une agence de voyage au choix.

Pour l'instant, 10 mem-

bres ou sections ont atteint le nombre fatidique de 11, une fois ou plusieurs fois, et d'autres en sont déjà tout proches...

Les gagnants seront tous invités en fin d'année pour un apéro au cours duquel le SEV les remerciera officiellement.

## Recruter, ça vaut la peine

Les primes normales de recrutement s'ajoutent aux primes spéciales de l'action Member Stars: ça vaut donc doublement la peine. Et même triplement, vu que le plus gros bénéficiaire du recrutement vaut pour chacun des membres: un syndicat fort obtient davantage de succès auprès des employeurs, aussi bien au niveau des salaires, des conditions de travail et de la sécurité de l'emploi.

pmo/Hes



Ateliers Industriels CFF de Bellinzone: succès

## 30 locs modernisées pour Zurich

Dans le cadre de la modernisation du S-Bahn zurichois, 30 locomotives Re 420 ont été rénovées à Bellinzone.

Le S-Bahn zurichois se refait une beauté pour le futur. La capacité de transport va être augmentée par la mise en service de nouveaux véhicules à bas plancher et de nouveaux trains. Les 13 « nouveaux » trains proviennent de deux locomotives universelles Re 420 rénovées et six à dix véhicules à deux étages révisés.

Les 30 locomotives modernisées dans le cadre du projet « Lion » ont 40 ans. Une révision totale était donc nécessaire. Les CFF profitent maintenant de les rénover non plus seulement pour prolonger leur durée d'exploitation d'une vingtaine d'années, mais ils profitent



aussi de les équiper de façon moderne, avec toutes les nouveautés techniques.

## Gros travaux de rénovation

Les composants principaux et le système général sont ré-

visés, le câblage électrique remplacé, les installations de mesure de la vitesse également. Un terminal est installé, pour l'information aux clients. Les locs ont également été adaptées pour des

véhicules à deux étages (freins, freinage d'urgence, etc.). Elles ont aussi été laquées, entre autres.

## Un avantage pour tous

Ce projet de rénovation offre des avantages de plusieurs sortes: la clientèle profite d'une offre améliorée au niveau de la quantité de places, surtout durant les heures de pointe, les CFF bénéficient de « nouveau » matériel roulant bon marché et le centre de compétences pour l'entretien de locomotives électriques aux Ateliers Industriels de Bellinzone peut ainsi renforcer sa position, même au niveau international.

« Nous pouvons jouer ainsi de notre force et de notre savoir-faire », déclarait Ferruccio Bianchi, responsable ad interim des Ateliers Industriels de Bellinzone.

CFF/pan/Hes

Une solution de secours inédite à Domodossola

## Deux locomotives utilisables comme compensatrices de phase

L'incendie dans le tunnel du Simplon a aussi des conséquences techniques. Une solution technique créative garantit la sécurité de fonctionnement.

L'incendie survenu le 9 juin 2011 dans la galerie II du tunnel du Simplon a endommagé une des deux paires de câbles de la ligne de transport Massaboden-Varzo sous 132 kV, ce qui supprime la sécurité n-1 pour l'alimentation des deux sous-stations mobiles (d'une puissance unitaire de 21,8 MVA) installées à Varzo. Une solution de secours inédite a été appliquée: la mise en place à Domodossola de deux locomotives fonctionnant comme compensatrices de phase.

### Deux locs pour assurer l'alimentation électrique

Si l'unique paire de câbles restante tombait en panne, c'est toute l'alimentation de la rampe méridionale du Simplon jusqu'à Domodossola (distante de 46 km comptés à



partir de Brigue) qui serait fortement compromise: seule une puissance fortement réduite pourrait alors être transportée par la ligne de contact à partir de la sous-station de Massaboden et des restrictions d'exploitation dans le sens sud-nord devraient être mises en place.

A titre de précaution, deux locomotives Traxx de la série

185 (livrées par Bombardier en 2011 à la compagnie allemande Railpool GmbH à Munich) ont été prises en location par les CFF. Elles sont arrivées remorquées à Domodossola le 3.7.2011 venant de Weil am Rhein. Ces machines ne sont pas homologuées pour circuler en Suisse, mais en Suède et en Norvège. Elles pourront, en

cas de panne de l'alimentation 132 kV, être utilisées à poste fixe comme compensatrices de la puissance réactive au niveau 15 kV. Ainsi la tenue de la tension sur le tronçon Iselle-Domodossola (long de 24 km) pourra être améliorée et la puissance active (celle qui sert à mouvoir les trains) transportée jusqu'à Domodossola pourra

être augmentée d'environ 40%.

Moyennant une adaptation de la commande numérique du convertisseur statique de fréquence, chaque locomotive moderne peut fonctionner comme génératrice de puissance réactive. Chacune des deux locs 185 stationnées à Domo pourra fournir une puissance réactive de 3,75 MVar (méga-voltampères réactifs).

### Une première en Suisse

La solution de secours mise en place par les CFF est une première pour la Suisse. Cet incident montre qu'il faut envisager tous les cas pouvant survenir dans un réseau de transport d'énergie électrique. Il montre également qu'il faudra pouvoir, à l'avenir, disposer de convertisseurs de fréquence mobiles d'une puissance unitaire de 10 MVA pouvant être placés provisoirement dans des sites excentrés du réseau en cas de perturbation majeure.

Roland Kallmann

### Ligne Vevey-Lausanne

## Contrôleur agressé

L'attaque s'est déroulée en plein jour. Elle est due à un passager dépourvu d'abonnement valable.

Un agent de train des CFF a été agressé et blessé le 15 juillet, vers 13 h 30, alors que le train circulait entre Vevey et Lausanne et que son collègue se trouvait dans une autre partie du train. L'employé a contrôlé un homme qui lui a présenté un abonnement valable seulement jusqu'à la gare de Vevey. Peu après Vevey, le contrôleur a constaté que l'individu était toujours dans le train. C'est alors qu'il

lui dressait un procès-verbal que le passager l'a attaqué. L'agent de train a tenté de retenir son agresseur jusqu'à la gare de Lausanne, sans succès. Il souffre de plusieurs blessures, dont une fracture du nez.

Le SEV condamne évidemment cette agression inadmissible et profite de rappeler quelques recommandations de sécurité à observer face à de tels individus. La première est de rester tout le temps ensemble lorsqu'on est deux collègues dans le même convoi. Si la personne devient menaçante, mieux vaut se retirer pour éviter

d'être agressé physiquement et risquer d'être blessé. Rappelons aussi que quand les CFF signalent à la police un cas d'agression contre son personnel, l'auteur est poursuivi d'office, y compris pour les agressions verbales.

Enfin, il faut garder à l'esprit que certains individus sont de mauvaise foi en plus d'être violents. Après avoir provoqué la bagarre, ils n'hésitent pas à porter plainte, comme le montre un autre cas d'agression résolu par la protection juridique du SEV (voir Angle droit, p. 17).

sev

### GROS DÉGÂTS AU SIMPLON

Après l'extraction des dix wagons marchandises calcinés du tunnel du Simplon, les CFF ont aussi achevé leurs investigations sur la structure du tunnel, dans la partie touchée par l'incendie du 9 juin. La voûte en pierre naturelle du tunnel présente des fissures sur 300 mètres de long, dont certaines font jusqu'à 20 centimètres de profondeur. La capacité de portance de la voûte n'est cependant pas en danger. Les CFF ont décidé d'utiliser la période qui va jusqu'au changement d'horaire le 11 décembre pour prendre des mesures définitives de rénovation sur les portions de tunnel endommagées. Les infrastructures des portions touchées seront entièrement refaites. 15 collaborateurs y

travaillent déjà, sur deux chantiers. Ils ont entreposé du mortier spécial sur la voûte endommagée sur une surface de 1800 m<sup>2</sup>. A cela s'ajoutent entre 20 et 25 personnes en dehors du tunnel, occupées en permanence aux travaux de rénovation. Dans le cadre de cet assainissement méthodique entre 2012 et 2014, les CFF adaptent l'ensemble des installations de ce tunnel vieux de plus de 100 ans aux exigences actuelles concernant la sécurité et la technique. De cela relèvent par exemple les mesures de sécurité interne, un poste d'aiguillage et des aiguillages de remplacement ainsi que l'adaptation des drainages.

CFF/pan/hk

## La grande vitesse en fête et en doutes

Faut-il s'en réjouir et s'en inquiéter à la fois? En cet été 2011, le TGV fête son trentième anniversaire sur le mode majeur de la marche triomphale, mais avec nombre de bémols apparus récemment. Le contraste est saisissant: d'une part, on peut saluer le développement spectaculaire qui, en une génération, a fait du train un vecteur de développement régional et un concurrent parfaitement valable de l'avion pour les voyages intracontinentaux et, d'autre part, on doit constater les accroc que connaît présentement la poursuite de ce même développement, en Europe comme surtout dans les Amériques et en Extrême-Orient.

On retrouve ce même contraste selon les sources d'information. Au kiosque, il y a d'un côté les magazines spécialisés, du type Rail Passion qui consacre un numéro hors série à « Trente ans de Grande Vitesse en France et en Europe ». Ces périodiques racontent sur papier glacé l'épopée de la modernisation du train, une véritable renaissance qui l'a rendu plus rapide, plus confortable, plus sûr encore qu'avant. Du côté des journaux, on trouve des articles moins exaltants qui se concentrent – effet médiatique oblige – sur les problèmes et les accidents liés à la grande vitesse.

Et il y a matière. En Europe, l'emprise des lignes « dédiées » sur le territoire, leur effet sur le paysage, leur impact sur l'environnement ainsi que l'aménagement des gares TGV font l'objet de contestations auxquelles les débats publics à la française, les consultations à la suisse et toutes autres procédures ouvertes et participatives ne parviennent pas toujours à donner les répli-



ques attendues. Il suffit de penser aux oppositions soulevées par les futures lignes, tel le projet Paris–Normandie ou le chantier Lyon–Turin, lieu d'une véritable guérilla côté italien; la gamme des contestations va des diverses protestations locales au vaste mouvement de résistance populaire, d'une force et durée sans précédent, qui veut empêcher la construction de la gare traversante et souterraine de « Stuttgart 21 ». Même les autorités objectent: le maire de Londres refusera de soutenir le projet de ligne vers Manchester et Birmingham aussi longtemps qu'elle sera prévue en surface.

Autre obstacle désormais au développement du réseau TGV: son coût. Il aura fallu huit ans pour boucler tout récemment les plans de financement des projets de ligne Tours–Bordeaux et Bretagne–Pays de Loire. La SNCF ne cache plus ses réticences face au « tout TGV » qui ronge les budgets des autres réseaux ferroviaires. Ailleurs, la grande vitesse est victime de la lutte contre l'endettement public: austérité oblige, le Portugal a d'emblée biffé la ligne Lisbonne–Madrid.

Même raisonnement en Floride, où la liaison Tampa–Orlando n'aura pas survécu à l'élection d'un gouverneur républicain... ni à la réorientation des montants correspondants par une administration Obama qui juge plus utile de moderniser les lignes ferroviaires survivantes. Pour ne rien dire des coups de freins donnés en Argentine et même au Brésil où pourtant s'approchent dangereusement les échéances sportives de la « Copa » de 2014 et des JO de Rio deux ans plus tard.

Plus graves encore: les questions de principe qu'on se pose désormais sur le sens

même de la grande vitesse. Quand, en 1981, le tout nouveau président François Mitterrand inaugurerait la première ligne TGV Paris–Lyon, l'avenir du train à nez pointu s'annonçait flamboyant. En février 2010, le sérieux bimensuel Ville, rail & transport s'interrogeait déjà: « Faut-il vraiment aller plus vite? » Et de dénoncer, dans un éditorial de mai dernier, les « mirages de la grande vitesse ».

Depuis lors, en moins d'un mois, la Chine, championne mondiale du développement forcé d'un réseau national de lignes à grande vitesse – plus de 8000 km en quatre ans –, a inauguré la ligne Shanghai–Pékin et connu le terrible accident de Wenzhou, sur lequel le gouvernement a promis une enquête approfondie mais fait promptement disparaître toutes les pièces à conviction. Elles n'auraient fait que confirmer le vice de fabrication: la précipitation à tous les niveaux, de la planification à la mise en service commerciale, en passant par la formation des conducteurs, accélérée au-delà de toute raison. Voilà qui rappelle les conclusions de l'enquête, sérieuse celle-ci, du vol Rio–Paris brutalement interrompu le 1<sup>er</sup> juin 2009 au-dessus de l'Atlantique, principalement en raison d'un entraînement insuffisant de l'équipe de pilotage à une situation certes exceptionnelle mais non obligatoirement fatale.

Les plus hautes technologies ne se suffisent pas à elles-mêmes. Pour bien fonctionner, elles ont besoin de l'intelligence humaine, celle d'un personnel compétent, au bénéfice d'une formation attentive et continue.

Yvette Jaggi

La force du franc suisse accable le prolétariat

## Le Conseil fédéral reste muet

Vacances abrégées, augmentation des temps de travail et plus: les industries d'exportation suisses se retrouvent prises à la gorge par la force du franc. Pendant ce temps, le Conseil fédéral observe passivement.

La situation est si dramatique que toujours plus d'entreprises prennent des mesures

discutables. L'Union syndicale et le PS demandent que le Conseil fédéral sorte enfin de sa léthargie.

Le PS défend un taux de change minimum ou l'examen d'un arrimage progressif du franc à l'euro. De plus le PS demande une limitation de la spéculation sur les monnaies.

Pour cela il faut renouveler et étoffer le Gentlemen's Agreement de 1976. Durant la crise monétaire de l'époque, les banques suisses s'étaient engagées à ne pas effectuer de transactions spéculatives clairement dirigées contre le franc.

Les instruments utilisés dans le passé comme les inté-

rêts négatifs pour les investissements étrangers ont aussi pu se révéler efficaces.

À côté des tentatives d'affaiblir le franc, il faut aussi veiller à ce que les avantages du franc fort soient répercutés sur les consommateurs et les petites entreprises.

Le refus global de toute me-

sure par le Conseil fédéral est un manquement. Le Fonds monétaire international lui-même conseille un contrôle des transactions dans de telles situations, ou bien des intérêts négatifs.

sgb/sps/pmo/hk

Colloque de l'ATE (Association transports et environnement) sur les transports publics en Suisse

# Le train a un rôle important à jouer

La résolution des problèmes de mobilité en Suisse passe par le train. Voilà la conclusion à laquelle sont arrivés des expertes et experts de renom lors d'un colloque de l'ATE consacré aux transports publics, qui s'est déroulé le 24 juin dernier à Berne.

Plus de cent participants étaient présents au Kursaal, pour écouter de nombreux experts en matière de transports publics.

C'est la Conseillère fédérale Doris Leuthard qui a ouvert le bal, en soulignant bien que les différents moyens de déplacement doivent être soutenus sur un pied d'égalité et que leur financement doit être assuré. Elle a par ailleurs présenté le projet FAIF (Financement de l'aménagement et de l'infrastructure ferroviaire), projet dont la consultation vient de se terminer.

## Se mettre à table au buffet de la gare pour débattre sereinement

Franziska Teuscher, présidente centrale de l'ATE, a premièrement rappelé le

des transports publics. Elle a aussi rappelé les liens complexes entre la mobilité et d'autres sujets comme la politique d'implantation et la politique fiscale. L'ATE s'engage en faveur d'un aménagement territorial pertinent assurant une proximité entre le domicile et le lieu de travail.

## Quelques chiffres-clés

Franziska Teuscher a cité quelques chiffres illustrant les effets du trafic sur l'environnement : un train régional produit, par voyageur-kilomètre, 13 grammes de CO<sub>2</sub> et un train à longue distance 7 grammes. Une voiture moyenne occupée par 1,59 passagers en émet en revanche 187 grammes et un modèle hybride environ 100 grammes par voyageur-kilomètre. D'après l'Office fédéral de la statistique, seul 0,2 % des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic incombent au chemin de fer. Le moteur électrique est, par ailleurs, près de trois fois et demie plus efficace que le moteur à combustion. Il en résulte que nos chemins de fer ne consomment que 4 % de toute l'énergie consommée chaque année par les transports. Le rail nécessite neuf fois moins de terrain pour transporter le même



Le m2 lausannois a été présenté aux participants du colloque, comme un exemple probant de Suisse romande.

## Comportements en matière de mobilité

Les thèmes du colloque ont été multiples : des expertes et experts renommés ont discuté, avec les participants, d'aspects liés au comportement en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, ainsi que des possibilités de promouvoir les transports publics.

Peter de Haan, spécialiste en mobilité, a parlé des bonnes perspectives d'avenir pour les transports publics. L'automobile perd de son

besoins primaires. En revanche, les grosses voitures sont de plus en plus souvent louées ou utilisées en autopartage. Les transports publics ont donc l'occasion de devenir le principal moyen de transport sur les longues distances. Le train serait également en mesure de reprendre des parts de marché au trafic aérien.

« La politique des transports a des incidences sur notre habitat ainsi que sur notre manière d'organiser notre quotidien. Nos grands-parents vivaient encore à proximité de leur lieu de travail. Si nous empruntons le train direct de 17 heures entre Berne et Zurich, nous constaterons que les pendulaires entre la capitale fédérale et la place forte économique sont légion. Le nombre des pendulaires a progressé et les capacités des transports publics ont atteint leurs limites. Le mitage de la Suisse ne cesse de progresser. » a expliqué Franziska Teuscher pour présenter la directrice de l'Office fédéral de développement territorial, Maria Lezzi. Cette dernière a insisté sur le fait que les agglomérations ont continué de croître ces dernières décennies. Dès lors, les problèmes de circulation s'y accentuent. Les transports publics joueraient un rôle central pour absorber les énormes quantités de voyageurs. Eux seuls seraient en

mesure de fournir une capacité suffisante aux heures de pointe. Mais les bons projets de transports publics ne sont pas tout, a ajouté Roman Frick, chef du secteur territoire et mobilité du bureau de recherche et conseil Infras. Il faut aussi des solutions intégrées pour les politiques de transports et d'aménagement du territoire. Les entreprises de transports publics devraient encore se coordonner plus étroitement.

## Part de marché du train et du bus : 22 % ne suffisent pas

Le slogan de la journée était « Comment augmenter la part de marché des transports publics à 50% – recettes et effets secondaires ». Philippe Gauderon, responsable de l'infrastructure des CFF, s'est prononcé pour une expansion des transports publics. Cela nécessite une offre consistante, du matériel roulant en suffisance, une infrastructure ferroviaire bien développée, un agrandissement des gares devenues trop petites et un financement assuré.

Deux exemples concrets ont été présentés ensuite aux participants : le tram du Glatthal et le M2 lausannois.

Le « Buffet de la gare » tel que l'a conçu l'ATE a donc suscité de bonnes discussions et a su amener de l'eau au moulin en matière de politique des transports.

ATE/Hes



Le Glattalbahn, autre exemple présenté en colloque, situé près de Zurich cette fois-ci.

but de la journée, à savoir se mettre à table pour débattre des idées, préoccupations et craintes dans le domaine

nombre de voyageurs. Un avantage qui joue un rôle crucial dans un pays aussi petit que le nôtre.

prestige et sert de plus en plus différemment. La tendance est aux voitures citadines économiques, pour les



» On devrait expliquer l'article sur la protection des Alpes en invoquant son importance écologique. La charge par le trafic de marchandises doit être stabilisée ou même réduite. «

Franz Steinegger, Altdorf

Franz Steinegger dirige la table ronde de Bellinzona et est président de la VAP

# « Le trafic marchandises par rail est nécessaire »

*Le trafic marchandises interne a besoin de meilleures conditions-cadre, car sinon CFF Cargo ne pourra pas couvrir ses frais en l'exploitant. Ce sont les mots de Franz Steinegger, président de la VAP, association qui représente les intérêts des utilisateurs privés du trafic marchandises. En tant qu'animateur de la table ronde pour les Ateliers de Bellinzona, il s'engage également pour d'autres mesures destinées à rétablir la confiance.*

**contact.sev: Vous êtes président de la VAP, à savoir les clients du trafic marchandises. Quelles sont vos priorités ?**

**Franz Steinegger:** Nous essayons d'améliorer les conditions-cadre pour le trafic marchandises par rail en Suisse, car nous sommes convaincus qu'elles se sont empirées.

**Dans sa réponse à la consultation sur le financement ferroviaire, la VAP souligne l'importance équivalente du rail et de la route: comment ces deux modes « cohabiteront » à l'avenir selon vous ?**

Nos membres sont aussi bien des clients du rail que de la route. Même celui qui possède sa propre voie de raccordement utilise la route à un moment donné. Nos membres estiment avoir besoin des deux offres. Nous estimons qu'une offre dans le trafic marchandises sur rail est nécessaire en Suisse.

**CFF Cargo n'arrive pas à s'en sortir. Qu'est-ce qui cloche ?**

Au niveau de l'entreprise, il y a encore quelques améliorations possibles, mais pour la défense de CFF Cargo, il faut avouer qu'elle n'a pas vraiment de bonnes conditions-cadre pour avancer. Nous parlons continuellement du transfert du trafic marchandises, mais dans les faits, on se focalise complè-

tement sur le corridor nord-sud. Il est favorisé, le trafic

» **Contrairement à certaines déclarations, le trafic marchandises en Suisse ne bénéficie pas des conditions-cadre optimales.** «

entre l'Allemagne et l'Italie est hautement subventionné, même en partie par le trafic marchandises suisse.

**D'autres préoccupations ?**

Le réseau ferroviaire suisse est utilisé de façon intensive. C'est réjouissant, mais il y a toujours moins de place pour le trafic marchandises. Les priorités sont les suivantes: le trafic longues distances tout d'abord, qui est rentable pour les CFF, puis le trafic régional, sur lequel les cantons ont un gros pouvoir. Le trafic marchandises doit toujours attendre qu'un sillonnage soit disponible. Entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale, c'est très difficile en raison du goulet d'étranglement d'Oerlikon.

**Y a-t-il d'autres désavantages ?**

En plus, le trafic marchandises paie trop pour l'utilisation du réseau. Le prix des sillons dépend des kilomètres-tonnes et cela le touche bien sûr fortement, lui qui participe également financièrement aux installations de sécurité pour le trafic à haute vitesse, qui

devrait pourtant clairement toucher davantage le do-

main Voyageurs. En résumé: contrairement à certaines déclarations, le trafic marchandises en Suisse ne bénéficie pas de conditions-cadre optimales.

**Le transfert demandé par l'initiative des Alpes est également valable pour le trafic interne. Je me trompe ou le Parlement essaie à tout prix d'éviter ce sujet ?**

Effectivement ! Lorsque je parle avec des parlementaires, je remarque qu'ils ne s'en rendent pas compte. Depuis cinq ans, nous luttons pour que ne soit pas seul considéré, en Suisse, le trafic de transit. On devrait expliquer l'article sur la protection des Alpes en invoquant son importance écologique. La charge par le trafic de marchandises doit être stabilisée ou même réduite. Cela ne suffit pas, et je le dis même en tant qu'uranaïste, d'atteindre les objectifs sur l'axe nord-sud, si sur les autres axes, c'est le contraire qui se passe. Il faut une vue d'ensemble.

**CFF Cargo ne fait donc pas tant d'erreurs ?**

Ils se sont déjà mis des auto-goals par le passé, oui. Est-ce que c'était vraiment toujours des erreurs de CFF Cargo ? Je ne peux pas juger, mais ils se sont trop longtemps considérés comme une entreprise uniquement de traction et non pas comme une entreprise offrant des prestations générales de transport. Les Allemands ont fait mieux à ce sujet.

**Il y a quelques années, il a été décidé que les CFF allaient s'occuper seuls du trafic marchandises interne. Avec le recul: est-ce que c'était une erreur, la concurrence n'aurait-elle pas été une meilleure solution ?**

Dans certains domaines, il y a concurrence, les trains complets peuvent être attribués librement par exemple. Le monopole n'est valable que dans le trafic réseau, le trafic lié au chargement des wagons. De notre côté, celui des privés, nous sommes intéressés par le trafic réseau, car sinon nous ne pourrions peut-être utiliser nos voies de raccordement plus qu'à un quart de leurs possibilités. Pour rentabiliser les investissements consentis par les chargeurs privés, nous avons besoin d'un trafic réseau. Là, il faut un véritable monopole.

## INFO

**Franz Steinegger**, 68 ans, est un avocat ayant son cabinet à Altdorf. De 1980 à 2003, il a été membre du Conseil national, de 1989 à 2001, il a présidé le PLR. Il est président de l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés (VAP). En 2008, il a reçu le mandat de diriger la table ronde mise en place après la grève dans les ateliers industriels de Bellinzona, par le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger.

**CFF Cargo n'arrive pas à rendre ce trafic réseau indépendant financièrement. Est-ce qu'il faut des subventions ou y a-t-il encore une marge de manœuvre au niveau des prix ?**

Nous ne voyons plus de marge au niveau des prix, car la route est devenue efficace, au travers de la RPLP notamment. Je n'imagine pas non plus qu'on subventionne certaines formes de transport. On doit faire les investissements nécessaires afin de pouvoir travailler de manière efficace sur le réseau. Un exemple: dans le trafic est-ouest, le train roule plus vite et les signaux pour les voies de raccordement doivent être adaptés. On attend en partie que le propriétaire de la voie paie

# INTERVIEW



« Il n'y a pas simplement les bons d'un côté et les mauvais de l'autre » : Franz Steingger dans son cabinet d'avocat à Altdorf.

ces frais-là, mais le vrai déclencheur de ces coûts est le trafic longues distances. Cela doit donc être financé différemment. On doit créer les bases pour que CFF Cargo et en partie également d'autres prestataires du trafic marchandises, puissent travailler de manière plus efficace.

**Avec suffisamment de tracés disponibles et des installations en ordre, ce trafic devrait alors être rentable ?**

Il devrait, effectivement !

**En tant que dirigeant de la table ronde sur les Ateliers de Bellinzone, vous avez un second angle de vue sur les CFF. Votre vision est-elle la même des deux côtés ?**

Certaines connaissances du trafic marchandises m'ont aidé dans ma tâche à Bellinzone. Et certaines expériences rencontrées dans ce mandat m'ont aidé dans mon travail de président de la VAP. J'ai également

« plongé » dans l'histoire de CFF Cargo. On pensait au départ qu'il y avait uniquement un « problème Bellinzone » mais finalement, c'était un problème annexe.

**» Imaginer tout concentrer à Yverdon était une idée très discutable. «**

Cela m'a montré, ainsi qu'à d'autres partenaires, que la séparation nette entre Cargo et le Trafic Voyageurs jusqu'aux locomotives et outils d'entretien était chose exagérée. Aujourd'hui tout l'entretien des véhicules est au sein du trafic voyageurs et l'efficacité a été démontrée.

**Qu'est-ce qui vous a motivé dans cette tâche de médiateur ?**

Bellinzone avait besoin d'un forum de discussion afin de rétablir la confiance. Cela a pris du temps pour savoir où était le problème au niveau entreprise et exploitation. Il fallait une

nouvelle organisation, sans morcellement comme cela était prévu. Il fallait aussi que le personnel soit prêt à augmenter la productivité de 10 pour cent.

**Où en est-on actuellement ?**

La tragédie de Viareggio a motivé toutes les compagnies à intensifier l'entretien des véhicules: cela a amené nombre de mandats à Bellinzone. Ils sont bien occupés, également dans l'entretien des locomotives, et aussi par des mandats privés. Cela signifie qu'ils ont le savoir-faire et les installations pour effectuer ces travaux. Imaginer tout concentrer à Yverdon était une idée très discutable.

**Vous avez répondu très objectivement. Mais qu'avez-vous amené en tant que personne ?**

On ne peut résoudre un conflit qu'en tenant compte des deux parties. Aux CFF, on pensait d'abord que les gens de Bellinzone n'étaient que des râleurs. Il fallait amener l'idée qu'il s'agissait d'un problème objectif. J'ai dû faire en sorte que les deux parties se prennent au sérieux, sans préjugés et sans penser qu'il y a les bons d'un côté et les mauvais de l'autre.

**C'était aussi une question totalement philosophique: d'un côté le personnel qui voulait que tout soit décidé de façon démocratique par la base et l'entreprise qui prépare les décisions derrière des portes closes.**

Ce conflit a encore des répercussions. Le côté syndical, ceux qui font le poing et qui veulent gérer la chose de façon communautaire sont encore présents. Mais on ne peut pas gérer une entreprise en faisant prendre les décisions par la base.

Entretemps, on a accepté qu'il fallait une direction entrepreneuriale mais on veut discuter de certaines questions de haut niveau. Les CFF ont maintenant accepté qu'une plate-forme institutionnalisée continue à exister. Une fois par an (plus si nécessaire) nous menons une table ronde, avec des cadres du deuxième niveau hiérarchique minimum et le personnel, qui peut exprimer ses inquiétudes et obtient des réponses en retour.

**Etes-vous confiant en l'avenir ?**

Il y a encore une problématique dans le cadre de Bellinzone, mais également dans d'autres lieux. Ce sont les filiales CFF qui travaillent également pour des tiers: on n'a pas encore trouvé l'organisation optimale. Elles auraient besoin de plus d'autonomie que celles qui travaillent exclusivement pour les CFF.

Interview: Peter Moor/Hes

« Flore ferroviaire », est un livre sur les fleurs qui poussent entre les voies de la gare de triage tessinoise

# Présences clandestines à Chiasso

Réimprimé en mai 2010 par les éditions Fiorette de Chiasso, « Flore ferroviaire » est un ouvrage curieux et original. Il est considéré comme un exemple précieux de la littérature écologique suisse. Publié pour la première fois en 1980, ce livre – qui se présente comme un carnet de voyage – rassemble les informations d'Ernest Schick, aventurier et botaniste amateur, qui a étudié avec méthode et passion les plantes qui ont poussé de manière spontanée dans la gare de triage de Chiasso, chamboulée par une décennie de travaux (1957-1967).

Lorsque les premiers trains marchandises ont commencé à circuler dans la nouvelle gare, Ernest Schick s'est mis à observer chaque forme végétale qui réussit à pousser entre les rails. Durant plusieurs années, il a observé et dessiné les plantes qui, grâce à des semences véhiculées de manière clandestine par les trains ou transportées par le vent depuis les forêts et les champs voisins, recommencent lentement, progressivement et de manière plutôt tenace à reconquérir ce terrain ingrat. Ces fleurs, donnent vie à un espace naturel riche et fascinant. Elles constituent un biotope extraordinaire.

« Ce livre – peut-on lire dans la préface – est dédié aux vieux lecteurs, qui ont contribué à le maintenir vivant et aux nouveaux qui se laisseront contaminer par les plantes voyageuses. » Et les nouveaux lecteurs pourront entreprendre ce singulier voyage grâce à l'initiative de Simonetta Candolfi et Nicoletta De Carli, qui ont eu soin de la réimpression de « Flore ferroviaire ». Le nouvel ouvrage a été enrichi par la pré-



Un univers botanique qui révèle toute sa beauté à travers le livre de Schick.



Cichorium intybus L.



Lathyrus sylvestris L.



Plantago lanceolata L.

face de Graziano Papa (ancien président de la Ligue suisse pour la protection de la nature) et l'introduction de Nicola Schoenenberger (botaniste conservateur auprès du Musée d'histoire naturelle

de Lugano). Ce dernier a également mis à jour les notes scientifiques. « Le chemin de fer revêt des caractéristiques linéaires et homogènes sur des milliers de kilomètres, un couloir écologique exploité

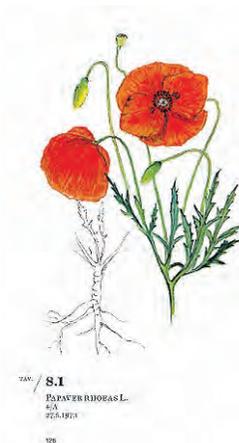
par certaines plantes pour coloniser l'Europe. Pareillement à la flore spontanée présente dans les villes (la flore urbaine) – écrit Schoenenberger dans son introduction intitulée « Voyageuses clandestines » – « la flore ferroviaire



Matricaria chamomilla L.



Buddleja davidii Franchet



Papaver rhoeas L.

est composée d'un pot pourri de plantes aux origines et aux vies les plus variées. Tout comme les voyageurs que l'on rencontre sur les quais des gares, les plantes proviennent de chaque coin de notre planète, et si nous nous arrêtons pour les écouter, nous découvrons d'innombrables histoires différentes ».

A 30 ans de distance, le livre n'a pas perdu de sa fraîcheur et il conserve de manière intacte son pouvoir de fascination. En feuilletant les 166 pages, en s'arrêtant sur les illustrations, on découvre un univers tout en délicatesse et, en même temps, de résistance. La nature sait s'imposer dans le terrain aride de la gare internationale de Chiasso. Un lieu de passage désolant, habité par une végétation clandestine qui survit aux plus puissants dés herbants chimiques. Une semence, arrivée on ne sait comment sur les lieux, pousse et fleurit. Dans son livre, Ernesto Schick dédie à une fleur très connue, le pavot, un beau passage : « ils poussent au milieu de la grisaille générale du ciment, du fer, de l'asphalte et d'objets inertes, ils allument leurs flammes qui balancent dès que le plus léger vent se met à souffler ».

Ces descriptions poétiques ont été relevées par le poète tessinois Fabio Pusterla dans son texte « Collage des plantes pilote » qui figure en annexe de la nouvelle édition du livre d'Ernest Schick. Pusterla est né à Chiasso, il a également été conquis par la ténacité émouvante de la flore ferroviaire, qu'il a redécouvert à travers les pages de Schick : « Enfants, puis adolescents, nous jouions le long des voies ou on flânait à la recherche de quelque chose que nous n'aurions pas su nommer ; et l'un ou l'autre d'entre nous y retourne parfois comme une sorte de pèlerinage sur un lieu sacré. Il ne s'agit pas de nostalgie, pas du tout ; dans ce paysage dévasté, nous retrouvons quelque chose de nous, un étrange mélange de poison et de vie ». Françoise Gehring/AC

Foire du transport public « suissestraffic » à Berne

# Une première mondiale

Les 180 exposants de la principale foire du transport public «suissestraffic», qui aura lieu du 6 au 9 septembre 2011 dans les halles de BerneExpo et dans le nouveau dépôt de tramways de Bernmobil, vous attendent avec une série de développements.

Le système de gestion de passagers et d'exploitation de Bernmobil et AEG MIS sera le point culminant, un système pour tous les moyens de transport et les entreprises de la branche. Les nombreuses améliorations de produits et prestations existants font partie des nouveautés. C'est un signe du haut niveau de l'industrie des transports publics suisse et européenne.

L'entreprise de Thoun Enotrac présente la saisie de données mobile d'infrastructures sur un tablet PC portable. Les collaborateurs indiquent les dérangements, les messages d'exécution et les valeurs affichées hors ligne, sans interruption de support sur l'objet. Les inspections et les examens sont traités directement sur le tablet PC. Labora est le nom du programme de gestion du personnel programmable individuellement pour les entreprises du service public, surtout dans les transports publics. Il remplit les critères de l'Office fédéral des transports. L'entreprise Gorba de Hanovre est venue à Berne avec trois nouveautés: des affiches LED à haute résolution, un système d'infotainment alliant informations aux pas-

sagers. DiLocRail est le nom du nouveau système de CN-Consult GmbH de Mittenaar pour la localisation de véhicules en temps réel qui optimise ainsi l'exploitation des locomotives. RailTronic de Simnach présente un dispositif d'éclairage à LED de cabine de conducteur spécialement conçu pour le nouveau Twindexx Swiss Express de Bombardier.

## Connecteurs, câbles et conduites

Compona de Fehraltorf brille avec plus de 100 000 connecteurs et présente au salon suissestraffic 2011 son catalogue d'environ 1500 articles. Des câbles de données pour véhicules ferroviaires et bus doivent respecter les prescriptions de protection incendie et être performants même en cas de températures extrêmes: l'entreprise Harting de Volketswil présentent ses modèles Ethernet. Les isolations de phase d'Arthur Flury AG, sise à Deitingen, sont adaptées jusqu'à 250 km/h. Les nouvelles commandes pour les trams et trolleybus sont un aspect présenté par le spécialiste des lignes de contact Kummeler + Matter de Zurich; les étouffeurs d'étincelle, les isolateurs de section et les raccords d'alimentation en sont un autre.

## Plus de confort pour les yeux et les oreilles

Railtex Systems d'Hergiswil présente un système de lubrification automatique pour une lubrification précise et mobile des champignons de rail. Cela réduit fortement le grincement dans les virages et la friction sur les essieux et



suissestraffic est le seul salon professionnel en Europe à regrouper les technologies du rail, des funiculaires et des bus sur le thème des transports publics.

un système de haut-parleurs fiable, esthétique et universellement utilisable pour les distributeurs automatiques de billets et les systèmes d'informations d'urgence dans les transports publics.

Lorsqu'il s'agit de monnaie, l'entreprise Syro à Brüttsellen est leader: elle exhibe un nouveau moteur de comptoir, des automates de change de monnaie et des conteneurs de monnaie en déplacement.

## Tout sur les véhicules

Le groupe Stadler Rail présente pour la première fois

à toujours des solutions innovantes et personnalisées pour les véhicules ferroviaires, une nouveauté en soi. Le groupe Doppelmayr/Garaventa met l'accent sur l'utilisation de téléphériques dans les transports urbains. Téléphériques, télécabines et télésièges appartiennent surtout au tourisme hivernal, mais ils sont utilisés de plus en plus dans le monde aujourd'hui et à l'avenir dans les villes et agglomérations. Les itinéraires en trois dimensions permettent de passer des obstacles topographiques et des bâtiments. Les investissements et frais d'exploitation pour le téléphérique sont bien plus bas que pour la plupart des autres systèmes de transport. Vigier Rail de Müntschemier construit une voie ferrée de 57 kilomètres dans le nouveau tunnel de base du Gothard atténuant les vibrations avec 400 000 blocs de béton et expose à Berne une nouvelle génération de murs de quai avec texture de surface résistante. APS electronic de Niederbuchsiten présente le déve-

loppement d'un convertisseur de bord UIC multi-tensions.

## Pour passagers, conducteurs et chefs d'exploitation

Enfin, Bernmobil et AEG MIS d'Ulm présentent un système de gestion des passagers et d'exploitation qui unit tous les besoins en communication de l'entreprise de manière intermodale et cela à des conditions clairement avantageuses. Les nouveautés décisives de cette première mondiale face aux solutions isolées existantes sont la sécurité de raccordement entre les différents acteurs du transport de proximité, la mise en réseau avec le rail et l'information dynamique en temps réel pour les clients. Le visiteur peut voir comment le système fonctionne en vrai grâce à un parcours passager réaliste et une visite derrière les coulisses dans le nouveau dépôt de tramways de la Bolligenstrasse. Ce dépôt est à proximité immédiate du centre d'exposition et peut être atteint grâce à une navette.

communiqué de suissestraffic

# suissestraffic

Internationale Fachmesse des öffentlichen Verkehrs  
Foire internationale spécialisée du transport public  
International trade fair for public transport

Bern, 6.–9.9.2011

sagers et séquences vidéo et une surveillance vidéo par faite en compartiments pas-

les champignons de rail. EAO à Olten, expert en Human Machine Interfaces, présente

un modèle du nouveau train à deux étages pour la BLS. Molinari Rail de Winterthour



« Il y a deux ans, des régions entières étaient inondées. On passe d'un extrême à l'autre, même si la tendance est plutôt aux sécheresses. »

Alexandre Gasser, directeur d'ADRA suisse

12 millions de personnes sont en danger de mort dans la Corne de l'Afrique

## Drame d'une famine annoncée

*La faim a déjà fait des dizaines de milliers de victimes en Somalie, au nord du Kenya, dans le sud de l'Éthiopie et à Djibouti. En cause, une sécheresse dramatique, encore aggravée par la guerre civile en Somalie. Face à l'urgence, les organisations humanitaires se mobilisent pour venir en aide aux populations touchées. Les famines sont par ailleurs des catastrophes tout à fait évitables, car elles n'arrivent pas du jour au lendemain sans prévenir. Pour la Corne de l'Afrique, cela faisait des mois que l'ONU tirait la sonnette d'alarme face à la dégradation de la situation dans toute la région.*

La famine s'étend depuis plusieurs semaines en Afrique de l'Est et les appels à l'aide se multiplient pour faire face à la situation, notamment ceux de la Chaîne de Bonheur en Suisse. 12 millions de personnes souffrent déjà de la famine dans la Corne de l'Afrique, en particulier en Somalie, le pays le plus touché par la sécheresse qui sévit dans la région, la pire depuis des décennies.

En Somalie, la situation est encore aggravée par la guerre civile. Le pays est plongé dans un tel chaos qu'il est presque impossible

d'y travailler pour les organisations humanitaires, en particulier au sud.

L'ADRA, l'agence adventiste d'aide et de développement, fait partie des rares organisations humanitaires à être toujours restées dans le pays. « Nous sommes surtout actifs dans la région du Puntland, qui est zone la plus touchée par la sécheresse », explique Alexandre Gasser, directeur d'ADRA Suisse. Le Puntland et le Somaliland sont moins touchés par la guerre civile mais par contre, les gens du nord ont moins la possibilité de se réfugier ail-

leurs que ceux du sud. L'Éthiopie voisine connaît en

que quand ils ont tout perdu. Sinon, ils préfèrent rester là

« Il y a une vraie difficulté à mobiliser les gouvernements entre deux famines. Là on est en train de recruter les pompiers au moment où l'incendie est déjà déclaré ! »

Olivier de Schutter, rapporteur spécial de l'ONU

effet les mêmes problèmes de sécheresse et le Kenya est loin, à 2000 km de là « presque la distance de la Suisse au Portugal », illustre Alexandre Gasser. Le tout dans des régions dépourvues de moyens de transports. Et surtout, « Les gens ne partent

où ils habitent », souligne Alexandre Gasser.

Présidente du groupe d'appui aux réfugiés de Bex, Irène Chaubert note aussi

que c'est avant tout la guerre et l'insécurité totale qu'elle provoque qui pousse les gens à l'exode. Une infime minorité de ces réfugiés arrivent jusque dans les pays occidentaux, dont la Suisse, mais la plupart atterrissent au nord du Kenya, où certains vivent dans des camps de réfugiés depuis 20 ans déjà. « Les populations qui accueillent les réfugiés sont elles-mêmes déjà dans une situation difficile, et se retrouvent dans une si-

### FAMINE : DE QUOI ON PARLE ?

• Pour l'Organisation des Nations Unies (ONU), une région est déclarée en état de famine quand 30% au moins des enfants souffrent de malnutrition aiguë, et que 2 personnes sur 10 000 meurent chaque jour de faim. Les populations concernées n'ont plus accès à la nourriture et dépendent donc d'une aide extérieure. C'est le cas actuellement dans la Corne de l'Afrique, où rien ne pousse en raison de la sécheresse, la plus grave depuis 60 ans.

#### Spéculation et biocarburants

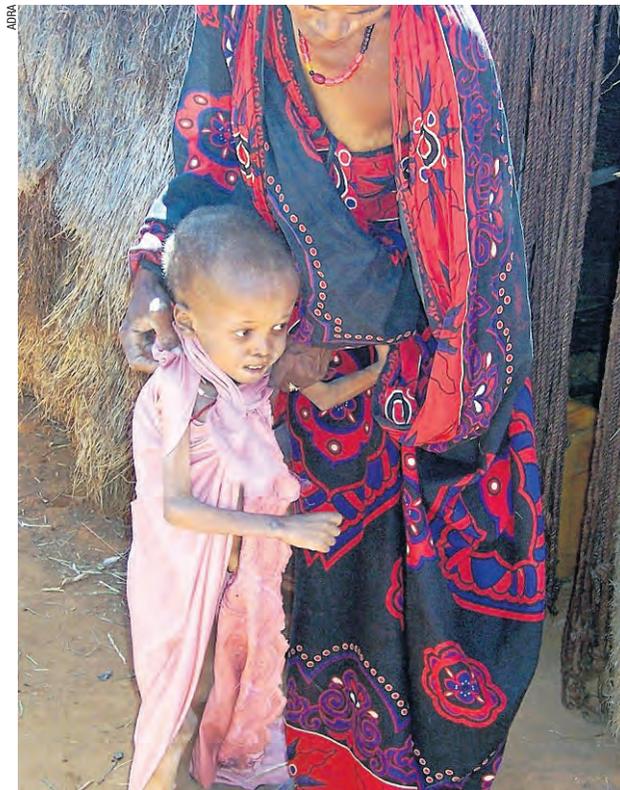
Dans d'autres cas, il y a en fait suffisamment de nourriture à disposition, mais la flambée des prix empêche une partie de la population d'acheter

assez à manger. Des émeutes de la faim ont ainsi éclaté un peu partout sur la planète en 2007 et 2008, du Mexique à l'Indonésie en passant par des pays africains aussi différents que l'Égypte, le Maroc et le Mozambique. Depuis quelques années, les cultures destinées aux biocarburants occupent des terres qui étaient consacrées auparavant à la production alimentaire. La spéculation boursière sur les denrées alimentaires de base comme le blé et le riz aggrave encore la situation. C'est ce qui s'est passé en 2007 et 2008.

La malnutrition perpétue aussi la pauvreté et compromet l'avenir de pays entiers, car elle empêche les nouvelles générations de se développer

normalement. « L'inégalité dans la division du travail et des ressources au sein des familles et des communautés, toujours favorable aux hommes, met en danger le bien-être des enfants comme celui des femmes », souligne l'Unicef (Fond des Nations unies pour l'enfance) dans un rapport sur les causes, les conséquences et les solutions de la malnutrition. Les femmes sous-alimentées mettent au monde des bébés déjà fragilisés à la naissance, et les enfants ayant traversé une famine en gardent souvent des séquelles à vie : infirmités physiques, fragilité accrue face aux maladies et handicaps mentaux.

hk



Dans certaines régions de la Somalie, plus de la moitié des enfants souffrent de malnutrition.

# DOSSIER



Ces enfants de la province du Puntland, au nord de la Somalie, attendent une distribution de nourriture.

tuation encore plus difficile », note Rahel Specht, chargée de l'analyse des projets à la Chaîne du Bonheur (CdB). Raison pour laquelle les fonds récoltés par la CdB pour l'Afrique de l'Est serviront aussi bien à aider les locaux que les réfugiés.

#### Une coordination vitale

Une autre ligne directrice de la politique suivie par la Chaîne du Bonheur dans la région est de se concentrer sur l'aide d'urgence en matière de santé et de nourriture. L'octroi de fonds se fait aussi toujours en faveur de projets concrets. Rahel Specht souligne aussi l'importance d'une bonne concertation: « La Chaîne du Bonheur regarde toujours qui est déjà sur place, afin de coordonner les efforts et éviter que tout le monde se con-

centre au même endroit et qu'il n'y ait personne à d'autres endroits ».

La Chaîne du Bonheur travaille aussi en priorité avec les organisations qui sont déjà sur place, car elles ont l'avantage de connaître le terrain et les gens. Ou des organisations comme Caritas, qui ont un très bon réseau de partenaires sur place.

#### Zones inaccessibles

La Chaîne du Bonheur travaille aussi en priorité avec des organisations qui sont déjà sur place, car elles ont l'avantage de connaître le terrain et les gens. ADRA par exemple, travaille depuis de nombreuses années dans la région, avec un personnel local. « Tous nos employés locaux sont musulmans », souligne Alexandre Gasser. Pas question en effet, de mé-

langer l'aide humanitaire avec un quelconque prosélytisme. Les organisations qui arrivent à travailler dans le pays sont celles qui sont là depuis des années. Du coup la population les connaît et

sait qu'elles sont là pour aider sans arrière-pensées. Mais même dans ces conditions, certaines zones du sud tenues par les milices islamistes restent quasi inaccessibles. Depuis 2008, le PAM (pro-

gramme alimentaire mondial) a ainsi perdu 18 employés, tués par ces milices.

*Suite en page 12*

## DE LA SURPÊCHE À LA PIRATERIE

Un des facteurs qui complique la distribution de nourriture dans la Corne de l'Afrique est la piraterie qui sévit au large des côtes somaliennes. Le phénomène a toujours existé, mais le nombre de cas a explosé depuis le début des années 1990. La cause la plus connue est l'effondrement du gouvernement somalien, dans les années 1990, suivi du chaos de la guerre civile qui dure toujours. Le Yémen, de l'autre côté du Golfe d'Aden est également un Etat affaibli, ce qui permet aux pirates de prospérer. Une autre cause moins connue est la dégradation de l'environnement, provoqué par la surpêche industrielle des pays occidentaux. Une organisation comme Greenpeace dénonce d'ailleurs la

surpêche qui sévit au large des côtes africaines sous le titre « Comment l'Afrique nourrit l'Europe ». Des déchets toxiques, y compris radioactifs, ont également été déversés au large des côtes somaliennes, ce qui a achevé de ruiner l'environnement.

Des pêcheurs locaux sont ainsi devenus pirates pour survivre. A cela se sont ajoutés des groupes criminels et des seigneurs de la guerre locaux, pour qui la piraterie est une activité économique très rentable. Une grande partie du commerce maritime mondial passe en effet par le Golfe d'Aden, en particulier les bateaux qui naviguent entre l'Europe et l'Extrême-Orient.

Suite de la page 11

Et ce sont les civils, piégés par la guerre, qui en payent le prix.

**Indifférence internationale**

Le drame actuel est aussi largement dû à la passivité de la communauté internationale. Les Nations Unies tiraient en effet la sonnette d'alarme depuis des mois, en raison de la sécheresse persistante. Il a fallu que l'état de famine soit déclaré, le 20 juillet, pour qu'enfin les choses bougent vraiment, trop tard pour les milliers de personnes déjà mortes de faim, comme est venu le rappeler la semaine passée Olivier de Sutter, au télé-journal de la TSR: « Il y a une véritable difficulté à mobiliser les gouvernements entre les crises. On est en train de recruter les pompiers au moment où l'incendie est déjà déclaré ! », s'indigne le rapporteur spécial de l'ONU pour le droit à l'alimentation.

Par définition, les famines ne sont pas des crises qui éclatent par surprise du jour au lendemain. On peut donc les prévenir. Pour Olivier de Schutter l'élément le plus essentiel d'une politique de prévention est de développer une agriculture résistante aux aléas

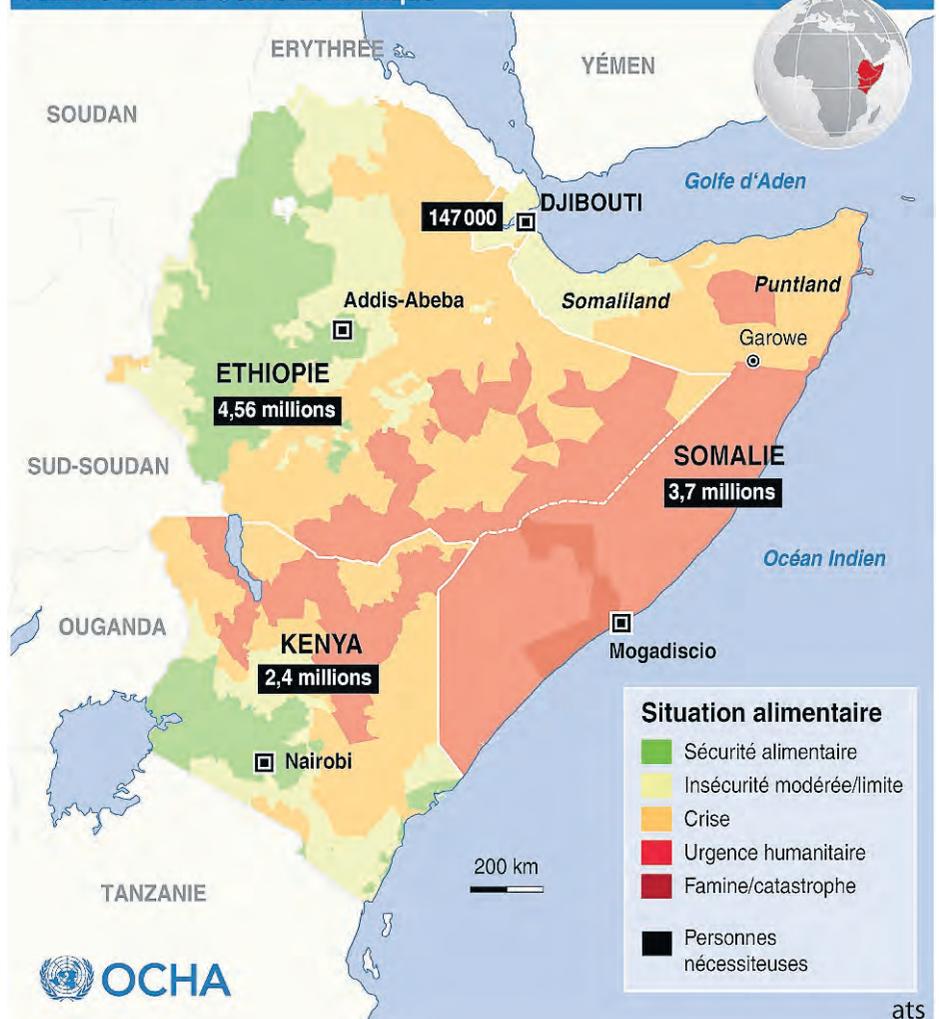
climatiques. Ceux-ci sont en effet fréquents et brutaux dans la Corne de l'Afrique. « Il y a deux ans, c'était les inondations et des régions entières s'étaient transformées en lacs. On passe d'un extrême à l'autre, même si la tendance est plutôt aux sécheresses. », explique Alexandre Gasser.

A côté de l'aide d'urgence, les organisations humanitaires ont aussi des programmes de développement à long terme, afin d'améliorer la sécurité alimentaire. L'ADRA, par exemple, se concentre ainsi avant tout sur des projets agricoles et d'approvisionnement en eau. Creuser des citernes permet de stocker un maximum d'eau, afin d'en avoir à disposition aussi en dehors de la saison des pluies. A cela s'ajoutent des projets d'implantation d'éoliennes et d'installations solaires.

De son côté, la Croix-Rouge Suisse aide les éleveurs du sud de l'Ethiopie en construisant des réservoirs à eau et en les aidant à reconstituer leurs troupeaux. Ce programme continue à côté de l'aide d'urgence et il a même été intensifié, avec la mise à disposition de 500 000 francs supplémentaires.

Hélène Koch

**Famine dans le Corne de l'Afrique**



**APPEL AUX DONNS**

La Chaîne du Bonheur multiplie les appels aux dons pour faire face à la famine dans la Corne de l'Afrique. L'argent est ensuite reversé à sept organisations humanitaires partenaires de la Chaîne du Bonheur, qui travaillent toutes depuis des années dans la région. Il s'agit de Caritas, ADRA, EPER, Medair, CBM, MSF et la Croix-Rouge suisse. Les dons récoltés actuellement servent avant tout à l'aide d'urgence, sous forme de distribution d'eau et de nourriture, ainsi que des soins médicaux, la construction de latrines et une sensibilisation aux mesures d'hygiène à prendre, afin de prévenir autant que possible les épidémies.

Au delà de l'urgence immédiate, les organisations d'entraide distribuent aussi des semences, afin de permettre aux populations concernées de planter la prochaine récolte à la prochaine saison des pluies. Les besoins sont énormes, aussi bien dans l'immédiat que pour les projets à plus long terme, destinés à améliorer la sécurité alimentaire en Afrique de l'Est. Les dons peuvent se faire par internet sur [www.bonheur.ch](http://www.bonheur.ch) ou par bulletins de versement, disponibles dans tous les offices postaux.

**Compte postal 10-15000-6 (mention « Afrique »)**

**SOLIDAR SUISSE AIDE DANS SES PROPRES ZONES D'INTERVENTION**

Quatre questions à Christian Engeli, responsable communication et campagnes à Solidar Suisse, anciennement œuvre d'entraide ouvrière.

**contact.sev: Est-ce que Solidar Suisse récolte des fonds pour les victimes de la famine en Afrique ?**

**Christian Engeli:** Nous appelons naturellement à faire des dons pour les victimes. Mais nous ne sommes pas nous-mêmes actifs en Afrique de l'Est

**Pourquoi donc ?**

Parce que nous n'avons pas de partenaire local dans les régions touchées. Pour une aide efficace en cas de catastrophe, avoir des partenaires locaux est essentiel. C'est ainsi qu'on peut garantir que l'aide va directement et rapidement à ceux qui en ont besoin. Solidar Suisse a des programmes en Chine, Bolivie, Burkina Faso, El Salvador, Kosovo, Mozambique, Nicaragua, Pakistan, Palestine, Serbie, Afrique du Sud et Sri Lanka. Dans ces pays nous offrons un soutien dans les domaines essentiels du travail et des syndi-

cats, de la participation et de la démocratie, du développement rural et nous apportons une aide humanitaire.

**Que se passe-t-il pour les dons qui arrivent à Solidar Suisse avec la mention « urgence famine en Afrique de l'Est » ?**

Nous transférons entièrement cet argent aux organisations partenaires de notre réseau Solidar, qui sont actives sur place. L'argent arrive aux victimes de la famine !

**Et qu'en est-il des dons faits sans mention particulière ?**

Ils sont versés dans notre programme de développement et nos campagnes. L'aide humanitaire est urgente en ce moment en Afrique de l'Est ; il faut cependant aussi soutenir le travail qui vise à une amélioration durable et sur le long terme des conditions de vie dans les régions défavorisées du monde.

pmo/hk

**Compte Solidar Suisse: 80-188-1**

## Pensionnés

**Mercredi  
17 août**  
9 h 21  
Bienne  
Gare CFF

■ **PV Biel-Bienne**  
Course de la section

A ne pas oublier: la course PV se déroulera le mercredi 17 août 2011 sous la direction de Paulet Rohrer à destination de Broc en Gruyère. Bienne départ à 9h21. Prix par personne, y compris le repas de midi: 50 francs. Inscriptions: vous avez le temps jusqu'au 11 août pour vous annoncer en versant le montant correspondant sur le compte postal de la sous-fédération des cheminots pensionnés, section de Bienne, PC 25-10462-2 (avec la mention: course de la section).

*Ruedi Flückiger*

**Mercredi  
24 août**

■ **PV Jura**  
Sortie annuelle dans le Kaiserstuhl

Pour cette année, le comité vous a concocté une **magnifique sortie dans le Kaiserstuhl, véritable riviera d'Allemagne**. Cette sortie aura lieu le mercredi 24 août 2011.

**Départ:** de Porrentruy, parc Ziggurat, 7 h 30; Delémont, gare marchandises, 8 h 00.

**Pause café** à Münchenstein au Seegarten. Autoroute allemande Breisbach am Rhein puis traversée du Kaiserstuhl. C'est la région la plus ensoleillée du pays (vignobles, vergers, etc.)  
**Bürkheim:** visite libre de la petite cité médiévale (château, artisanat, dégustation possible de vin, etc.)

**Repas de midi** au restaurant « Kreuzpost »: potage – salade verte – ragoût de cerf avec spätzli – tourte forêt noire. L'après-midi Sasbach – barrage de Markolsheim – Artzenheim – Colmar: arrêt et temps libre dans le chef-lieu du Haut-Rhin.

**Retour** via Mulhouse – Bâle – Delémont arr. vers 19 h 30; Porrentruy: 20h 00 environ.

**Prix de la sortie:** 60 fr. en car grand confort (Novicar) y compris le café-croissant et le repas de midi. A charge des participants: boissons de midi. Ne pas oublier de prendre avec soi: carte d'identité, euros.

*Le comité*

Inscriptions jusqu'au 19 août 2011 auprès du président P. Ackermann, téléphone 032 422 48 35, ou du secrétaire: Oscar Schaub, téléphone 032 422 67 76

**Mardi  
30 août**

■ **VPT Services ferroviaires**  
Sortie du groupe des retraités

La section invite tous les retraités d'elvetino et de toutes les entreprises de restauration ferroviaire ainsi que des trains de nuit en activité ou disparues à participer à la traditionnelle sortie annuelle.

Le départ de cette sortie sera donné à Thoun. Trajet en bateau jusqu'à Interlaken, puis en train jusqu'à Lucerne sur la ligne du Brünig.

Le repas de midi aura lieu durant le trajet en bateau.

*Le président de la section:  
Ferruccio Calogero Noto*

Informations auprès du caissier Jean-François Stern: tél. 079 606 40 61, stern.j@bluewin.ch ou du président Ferruccio Noto: tél. 079 461 05 37 c.f.noto@bluewin.ch

## Loisirs

**Mercredi  
10 août**  
9 h 00  
Restaurant/  
Hôtel  
Handegg,  
Guttannen

■ **Amicale internationale des agents de train**  
Journée familiale de la section

Cette sortie familiale nous emmènera au Gelmersee avec le téléphérique le plus raide d'Europe (106%). Tous les membres et leurs familles sont invités. Infos détaillées sur [www.zugbegleiter.com](http://www.zugbegleiter.com)

*Le comité*

**Dimanche  
4 septembre**  
10 h 15  
Yverdon-  
les-Bains  
Refuge de  
Valeyres

■ **VPT Nord vaudois**  
Journée familiale de la section

Nous nous réjouissons de vous accueillir pour un moment de détente et convivial, ouvert à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de Travys, actifs et retraités, avec leur famille.

*Le comité*

## Sections

**Mercredi  
10 août**  
15 h

■ **ZPV Léman**  
Assemblée

salle 300 a/b  
bâtiment des  
agents de train  
de Genève  
(Montbrillant),  
Genève

Le président Tuti, Humi, Fiscalini et Babey seront là pour vous. Venez nombreux afin de poser toutes les questions qui vous trottent dans la tête et ce que vous voulez dire au sujet du SEV, bonnes et mauvaises choses. Il est temps de vider son sac!!!  
En espérant vous voir prochainement, je vous souhaite de bonnes vacances d'été.

*Arnaud Leber, président ZPV Léman*

## DÉCÈS

**Margaritha Barbey**, veuve de Constant, décédée le 19 juillet dans sa 96<sup>e</sup> année. Membre PV Lausanne.

**Georgette Jatton**, veuve de Robert, décédée le 18 juillet dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud

**Louis Luraschi**, mécanicien retraité, décédé le 23 juillet dans 89<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

**Roger Paget**, mécano retraité, décédé le 6 juillet 2011 dans sa 89<sup>e</sup> année. Membre PV Genève

**André Renault**, dessinateur retraité, décédé le 3 juillet dans sa 80<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**André Vorlet**, gareur de trains pensionné, décédé le 16 juillet dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

## 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](http://www.sev-online.ch)

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

Adresse de la rédaction: *contact.sev*, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; [contact@sev-online.ch](mailto: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](mailto: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@werbeag.ch](mailto:kontakt@werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

Préresse: AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

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

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le jeudi 18 août.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 11 août à 10 h.

## NÉCROLOGIE

La région SBV ouest a le triste devoir de vous faire part du décès de **notre collègue et ami Kurt Rüfenacht**. Membre SEV depuis de nombreuses années, nous garderons de Kurt le souvenir d'un collègue apprécié de ses nombreux amis. Nous

assurons à son épouse Claudia, membre SEV, ainsi qu'à sa famille, notre soutien et nos pensées dans ces jours si pénibles. Nous présentons à sa famille nos sincères condoléances et toute notre sympathie.

*SEV-SBV ouest, le comité*

Fusion VPV/SBV

## Pas de vives réactions lors des séances sur la fusion

Les groupes de travail mis en place suite à la conférence de délégués de mai 2010 ont réussi, en six séances, à formuler des propositions pour les formes d'organisation possibles d'une seule sous-fédération réunissant VPV et SBV. Les propositions et idées des membres vont maintenant être discutées afin de combler les lacunes et prendre en compte les idées émises.

Des séances d'information ont eu lieu dans toute la Suisse ces dernières semaines. Peut-être que les membres étaient trop occupés par le nouveau système salarial ToCo et qu'ils n'avaient plus

guère de temps à consacrer à la discussion ou alors le thème ne les intéresse simplement pas. Ou les opinions sont déjà faites. La participation aux réunions a en tous cas été très limitée.

Les quelques-uns qui ont participé ont pu apporter leur contribution, en amenant des compléments importants, des idées et des requêtes. Les discussions ont été constructives et engagées. Si on voulait faire une liste des objections et souhaits les plus entendus, la direction de la nouvelle sous-fédération serait en tête de liste, ainsi que les formes d'organisation des sections. La cotisation plus élevée payée par les membres VPV a également été sujet de discussion, mais sans hargne. Ils voulaient surtout trouver une équivalence.



L'assemblée des délégués 2012 se prononcera sur la fusion, avant le vote final par les membres.

La plupart des participants sont d'accord sur le fait que la variante avec une forme d'organisation professionnelle a la priorité.

Le processus continue maintenant avec la réunion des groupes de travail, afin de discuter des nouvelles idées et de pouvoir présenter deux variantes

claires et nettes aux délégués.

C'est lors de l'assemblée des délégués commune de l'automne 2011 que les délégués choisiront le modèle qui leur convient. Finalement le groupe de travail préparera une version définitive complète, y compris les statuts, pour l'assemblée des délégués de mai 2012. Si ces délégués acceptent la fusion, une vo-

tation aura lieu parmi les membres afin d'obtenir la décision finale. Afin que la fusion soit acceptée, il faudra alors que les deux tiers des votants se prononcent pour. Pour des questions supplémentaires, d'autres contributions ou idées, les deux présidents centraux (Roland Schwager, VPV et Elisabeth Jacchini SBV) sont à disposition. *SBV/VPV. Trad. Hes*

Sous-fédération ZPV

## La ZPV cherche son 2000<sup>ème</sup> membre

Le 21 juin 2011, la commission centrale ZPV a siégé pour la première fois depuis l'assemblée des délégués du 23 mai dernier. Andreas Menet, président central, a félicité notre collègue Pascal Fiscalini pour le déroulement sans faille de cette assemblée des délégués. Andreas était aussi satisfait de la participation active des délégués.

Thomas Walther a été salué officiellement en tant que représentant CoPe du personnel des trains dans la commission centrale. Le nouveau représentant de la région Est, Robert Eisenring, n'a malheureusement pas pu être présent à la séance d'aujourd'hui pour raisons professionnelles.

La ZPV fait une grande campagne de pub pour son 2000<sup>ème</sup> membre. Le recruteur et le nouveau membre recevront tous deux un cadeau. Les sections recevront ces prochains jours

une grande affiche à mettre en évidence.

Pour l'action d'été de cette année, la commission centrale organise des bouteilles d'eau pour ses membres. Elles seront distribuées par les présidents de section dans les dépôts.

On discute encore beaucoup du nouveau système de salaire. Andreas Menet fera une ZPV Info à ce sujet. Après des négociations ardues, nous avons pu obtenir un succès pour les structures de teams, il sera en effet possible de proposer des rotations de 24 jours avec des changements de tours bisannuels.

Le 22 juin, le workshop « Intégration Romandie » a eu lieu à Neuchâtel sous la direction d'Andreas Menet.

Michel Zollinger, président de section du trafic régional Est, va quitter la commission centrale pour raisons privées, les membres de la commission centrale ont pris congé de lui.

Pour l'excursion du comité central ZPV de cette année les 16 et 17 août, l'organisateur, Roger Tschirky, communique que le train partira de Coire à 9 h 58.

Janine Truttman, secrétaire centrale

### ACTION DE RECRUTEMENT

Du 23 mai 2011 au 30 avril 2012

4 à 5	Recrutement*	50 francs
6 à 8	Recrutement*	100 francs
9 à 12	Recrutement*	300 francs
13 à 16	Recrutement*	500 francs
17 à 19	Recrutement*	700 francs
20 et plus	Recrutement*	1000 francs



\* = date d'entrée au SEV  
(membre VPT)

Les montants seront payés en chèques Reka et remis lors des journées VPT en 2012.

Vous pouvez obtenir, si nécessaire, d'autres informations auprès de martin.ritschard@vpt-online.ch.



3<sup>ème</sup> pilier A

### Offre spéciale

**Pour les entrées en vigueur du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> décembre 2011, nous vous offrons :**

**un bon d'achat Coop de Frs. 100.-- à la conclusion d'une somme assurée jusqu'à Frs. 49'999.-**

ou

**un bon d'achat Coop de Frs. 200.-- à la conclusion d'une somme assurée dès Frs. 50'000.--**

**Renseignements au 021 321 42 42**

## ■ Commission de gestion SEV

## Ces militants ont les professionnels SEV à l'œil



La commission de gestion élue lors du Congrès SEV : Kurt Wüger, St-Gall, BAU (derrière à droite) en sera le président. Brigitte Geser, Zollikofen, PV, sera la vice-présidente et Rolf Feier, Riedholz, VPV (derrière à gauche) secrétaire. Les autres membres sont : Werner Graf, Langnau, RPV (devant à gauche) et Fritz Aebi, Lützelfüh-Goldbach, LPV (à droite). N'est pas présent sur la photo: Rexhep Berisha, Schlieren, commission de migration, membre suppléant.

## CoPe Infrastructure : recherche de candidats

Dans les commissions du personnel Surfaces de la Division Infrastructure des CFF, tous les sièges n'ont pas été repourvus lors des dernières élections. Les sièges vacants sont donc remis au concours. Ces élections complémentaires concernent les **sept cercles électoraux** suivants :

- I-AT (2 des 4 sièges sont encore libres)
- RB Däniken (1 siège sur les 6 de la CoPe Surface I-B-RME)
- I-ESP-EI/LOG/PBT (2 des 3 sièges)
- I-ESP-PBT-BTC (Hägendorf) (1 des 3 sièges)
- I-FN (2 des 3 sièges)
- I-IH-RME (Region Mitte) (1 des 5 sièges)
- I-PJ (2 des 5 sièges)

**Les membres SEV intéressés doivent déposer leur candidature par écrit** (avec indication du nom, du prénom, de l'unité d'affaires, du lieu de travail, de l'adresse privée, de l'adresse e-mail, des numéros de téléphone fixe et portable) **jusqu'au 8 septembre au plus tard à SEV, Urs Huber**, Case postale, 3000 Berne 6, urs.huber@sev-online.ch.  
En cas de questions : 031 357 57 37.

### Exigences pour les candidats :

Sont éligibles tous les collaborateurs du cercle électoral concerné, soumis à la CCT CFF ou CFF Cargo et travaillant à un pourcentage d'au moins 50 %. Le contrat de travail doit être à durée illimitée et la période d'essai doit être terminée. Les membres SEV dont la candidature est déposée par le SEV n'ont pas besoin de récolter de signatures.

Le secrétariat central SEV

### Trafic régional et bus

## Nouvelle CCT cantonale bus bernoise en vigueur

Des salaires plus élevés et une adaptation de l'obligation de l'employeur de compléter les prestations de libre passage de la caisse de pension : voilà les nouveautés de la CCT, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Les syndicats SEV, SSP et Syndicom ont négocié durant quelques mois avec l'union des entreprises concessionnaires bernoises de bus (KBU) afin d'adapter la CCT qui datait de 2002.

Les salaires vont être augmentés en moyenne de 2 % au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Des trois secteurs salariaux, « périphérie », « canton » et « ville », c'est le secteur périphérie qui sera le plus augmenté et devrait, à terme, fusionner avec le secteur canton, puisque la différenciation n'a plus beaucoup de sens, selon Hans Bieri, secrétaire syndical SEV.

Un second changement important concerne les prestations de libre-passage que les employés peuvent retirer en quittant leur employeur : jusqu'à présent, l'entreprise gagnant une mise au concours de ligne devait augmenter les prestations de libre-passage à 100 %, si la caisse de pension était en sous-couverture. Désormais ce sera tout d'abord à l'ancienne entreprise de le faire. C'est seulement si celle-ci (ou les pouvoirs publics) ne peuvent pas ou que partiellement le faire que la nouvelle entreprise devra participer. Cela a été modifié car il arrivait que les perdantes de mises au concours versaient de l'argent aux actionnaires malgré un trou dans la caisse de pension. « C'est important que toutes les parties prenantes doivent prendre leurs responsabilités » a déclaré Hans Bieri. « C'est seulement ainsi que toutes bénéficient de la même chance »

Fi/Hes

### Pétition du personnel des locs BLS

## 206 signatures



De gauche à droite : Ueli Kohler (responsable BZL), Adrian Dellenbach (président LPV Emmental), Martin Leu (responsable BZ), René Bernet (président LPV Aare) et Stefan Wölfli (président LPV Lötschberg) lors de la remise de la pétition.

Les présidents des sections SEV-LPV du BLS ont remis leur pétition sur le nombre de postes de mécaniciens, la mise en service de netbooks, les locaux de pause et les temps de parcours à la direc-

tion BLS. 206 mécanos ont signé cette pétition et se sont donc rangés derrière les requêtes formulées. Cela représente plus du 30 % du personnel des locs du BLS.

Ra/Hes

## JOURNÉE DE LA MIGRATION

### Samedi 19 novembre à Olten



La journée nationale de la migration SEV traitera des thèmes suivants:

- Dois-je me faire naturaliser?
- Où sont les obstacles?
- Dans quelle direction vont les propositions de révision pour la loi sur la nationalité?
- Est-ce qu'un permis d'établissement C ou un permis de séjour B me donne plus de sécurité en Suisse ou est-ce que des petits délits peuvent déjà mener à un renvoi?
- Quelles répercussions peuvent avoir sur moi des délits commis par des membres de ma famille?

Cette journée s'adresse à toutes les personnes intéressées, membres SEV ou non. Pour des raisons techniques, seuls les migrants et migrants sans passeport suisse reçoivent une invitation personnelle. Mais l'invitation est naturellement valable pour tous les migrants, aussi celles et ceux qui ont le passeport suisse.

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

L'Union des transports publics (UTP) est l'association faitière et spécialisée de toutes les entreprises de transport public (trains, bus, trafic de proximité, bateaux). Le département Systèmes de prix et distribution gère les affaires du Service direct, qui permet aux voyageurs d'utiliser les différents moyens de transport public de Suisse avec un seul et unique titre de transport – que ce soit un billet unitaire ou un abonnement général.

Pour renforcer l'équipe de notre département Systèmes de prix et distribution, nous recherchons un/une

#### Collaborateur/trice taxation (50%)

pour une entrée en fonction au 1<sup>er</sup> octobre 2011 ou à une date à convenir.

##### Vos tâches

- Lorsque les clients achètent un titre de transport forfaitaire des TP – un abonnement général par exemple – on ne sait pas à l'avance les voyages qu'ils effectueront avec ce sésame. Partant, on ne connaît pas la part revenant aux entreprises de transport concernées par l'utilisation de ce titre de transport. On doit toutefois disposer de ces données car chaque entreprise de transport entend être rémunérée pour les prestations qu'elle fournit. C'est ici que vous intervenez: Des voyageurs sélectionnés au hasard sont priés de consigner dans un journal de voyage tous les voyages qu'ils effectuent durant une période donnée. Vous «taxez» alors ces courses, en leur attribuant un prix. Ces calculs de prix servent de base à l'établissement des clés de répartition des recettes souhaitées;
- En outre, vous collaborez à la planification et à la préparation des enquêtes sur l'utilisation des titres de transport.

##### Profil souhaité

- Formation d'employé de commerce en transports publics ou formation équivalente achevée avec succès;
  - Expérience dans la vente TP. De bonnes connaissances de la branche et d'excellentes connaissances géographiques liées aux transports publics seraient un avantage;
  - Précision et sens du détail, même pour les tâches répétitives; goût pour les chiffres;
  - Langue maternelle allemande ou française avec de bonnes connaissances de l'autre langue
- Ce poste est également bien adapté aux personnes souhaitant renouer avec le monde du travail.

##### Renseignements

M. Markus Thut, Responsable Systèmes de prix et distribution se tient à votre disposition via e-mail ([markus.thut@voev.ch](mailto:markus.thut@voev.ch)) ou par téléphone (079 601 67 93) pour tout renseignement complémentaire.

##### Votre candidature

Veillez adresser votre candidature écrite accompagnée des documents usuels d'ici au **26 août 2011** par courrier postal à Alexander Stüssi, Responsable Ressources, mot-clé «Taxation SD», Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6, ou par e-mail à [personal@voev.ch](mailto:personal@voev.ch).

## Conseil de santé des drogueries suisses

### Une bonne digestion

#### Estomac et intestin

Les expressions comme «avoir l'estomac à l'envers», «avoir quelque chose sur l'estomac» ou, au contraire, «avoir l'estomac bien accroché» traduisent à quel point cet organe est sensible et réactif. Le stress ainsi que de mauvaises habitudes alimentaires peuvent provoquer des problèmes gastriques. Lesquels peuvent à leur tour perturber l'intestin. Or, pour remplir toutes les tâches qui lui incombent, l'intestin a besoin de:

- › Régularité: aller à la selle régulièrement, si possible toujours au même moment.
- › Fibres: consommer des produits complets, des légumes et des fruits, riches en fibres, qui stimulent le processus de digestion.
- › Liquide: pour bien fonctionner, l'intestin a besoin d'un litre et demi de liquide au minimum par jour. De préférence de l'eau ou du thé.
- › Mouvement: l'exercice physique stimule l'activité intestinale.



#### Luvos Argile médicinale Micro

**N'attendez pas: purifiez-vous et éliminez les toxines. Idéal pour nettoyer l'intestin.**

Lisez la notice d'emballage ou demandez conseil à votre droguiste.

BON DE  
10%

Recevez 10% de rabais à l'achat d'une boîte de Luvos Argile médicinale Micro sur remise de ce bon. A faire valoir lors d'un achat dans votre droguerie. Rabais non cumulable. Valable jusqu'au 30 septembre 2011.

## atout santé



Les conseils de la droguerie

### L'intestin: siège du système immunitaire

L'intestin joue un rôle important pour la santé, car la muqueuse du côlon renferme plus de 70 % des cellules du système immunitaire. Plus de 100 millions de cellules nerveuses gèrent la digestion dans l'intestin. Ce système nerveux autonome – sorte de cerveau viscéral – analyse la composition des aliments, organise le système de défense contre les bactéries, contrôle les hormones et les sécrétions et alerte le cerveau quand il décèle des substances toxiques.

**Vous trouverez des informations complémentaires sur ce thème sur la plate-forme de santé en ligne [vitagate.ch/atoutsante.aspx](http://vitagate.ch/atoutsante.aspx)**



Association suisse des droguistes  
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3  
Téléphone 032 328 50 30



Simplement bien assuré.

La CPT est la partenaire exclusive de la SEV en matière d'assurances maladie complémentaires. Vous trouverez plus d'informations sur les prestations de la CPT sur Internet: [www.sev-online.kpt.ch](http://www.sev-online.kpt.ch)

Angle droit

# Quand la victime se retrouve accusée

Certains clients agressifs n'hésitent pas à renverser les rôles, en accusant le personnel des trains de mauvais comportement. Un contrôleur a été innocenté suite à un tel cas, avec le soutien de la protection juridique SEV.

**Attaqué physiquement par un passager sans billet valable, Robert a eu en plus la mauvaise surprise de découvrir que le client avait porté plainte contre lui.**

Les contrôleuses et contrôleurs sont malheureusement toujours autant attaqués par les voyageurs, verbalement ou même physiquement. Cela arrive surtout quand ceux-ci n'ont pas de titre de transport, ou un titre non valable, et qu'on leur demande des explications. Il n'est pas rare que l'auteur contre attaque en portant plainte à son

tour.

Le SEV s'inquiète avec raison de la sécurité du personnel des trains, étant donné les suppléments massifs annoncés par les CFF pour l'achat d'un billet dans le train.

En septembre de l'année passée, un accompagnateur de train des CFF, appelons-le Robert, a voulu voir le titre de transport d'un client. Il est apparu que celui-ci n'avait pas de billet pour le trajet en question. Comme Robert lui explique la situation et ses suites, le client pète les plombs et s'en prend physiquement au contrôleur.

Malgré l'attaque, Robert réussi à noter le numéro d'abonnement personnel du

client récalcitrant ainsi que le nom et l'adresse d'un témoin. Robert doit ensuite arrêter son travail avant l'heure et consulter un médecin. Heureusement, sa blessure s'avère peu grave et ne mène à aucun arrêt de travail supplémentaire.

## L'agresseur contre-attaque

Un mois après, Robert, respectivement les CFF, dénoncent le cas. En janvier de cette année, Robert fait face à une surprise : il est convoqué par la police pour une audition, sous le motif qu'un client l'aurait dénoncé pour voies de fait en septembre de l'année passé. Robert contacte immédiatement le service de protection juridique du

SEV et demande son soutien.

Après réception de la demande à la protection juridique professionnelle, le SEV octroie au collègue un avocat conseil. Celui-ci prend aussitôt contact avec Robert, le rencontre pour une discussion et l'informe judicieusement sur comment se comporter face aux questions de la police. L'interrogatoire à la police a lieu en février de cette année et se déroule sans problème grâce à cette bonne préparation.

## La manœuvre du client échoue

La balle est maintenant dans le camp du ministère public, qui mène une confrontation en mars. Suite à cette confrontation, le client retire sa

plainte contre Robert. En mai le ministère public classe l'affaire sans suites, mais sans pour autant attribuer au contrôleur injustement accusé de dépens, c'est-à-dire de dédommagements pour frais de justice. Ceux-ci se montent à 1000 francs pour les frais d'avocat et le soutien prodigué, et restent donc à la charge du SEV.

Un dédommagement suffisant pour SEV a été la réaction extrêmement positive de Robert, que nous citons : « C'est de vous que j'ai reçu le soutien que j'aurais attendu du service juridique des CFF. Merci ! »

*L'équipe de la protection juridique*

## 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](http://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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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 :

Rue :

Code postal/Lieu :

Téléphone :

Courriel :

Date :

**Recruté par :**

Nom/Prénom :

Rue :

Code postal/Lieu :

Téléphone :

Numéro de compte/IBAN :

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**

Les randonneurs ont le choix entre différents trajets pour atteindre le sommet du Faulhorn

## Tous les chemins mènent au Faulhorn

La balade d'aujourd'hui nous amène au Faulhorn. Elle nous est proposée par Peter Brawand, membre de la section VPT Jungfrau-bahn, qui travaille juste à côté sur l'Oberjoch en hiver. Maintenant, en été, il est actif comme paysan d'alpage.



Le sommet du Faulhorn est à 2681 mètres et se situe entre Grindelwald et Iseltwald. Il a été gravi pour la première fois en 1783, c'est-à-dire relativement tard. Ensuite, tout est allé très vite.

**Le plus ancien hôtel de montagne**

Une première auberge existait déjà en 1823, et l'hôtel actuel a été construit entre 1830 et 1832, ce qui en fait le plus ancien hôtel de montagne au monde encore existant. Celui qui veut atteindre le sommet, ne coupera pas à

une marche à pied : il n'y a ni route ni train. Depuis 40 ans l'hôtel est ravitaillé par hélicoptère. Avant, le transport se faisait par bête de somme, d'abord depuis Grindelwald, et à partir du First depuis 1947, époque de mise en service du célèbre télésiège du « Sässelbahn ».

**Accessible de tous les côtés**

La télécabine actuelle du Gondelbahn mène en 5 minutes sur le First et permet une montée en 2 heures. La dernière montée est franchement raide. Celles et ceux qui apprécient les trajets plus

longs partiront de la Schynige Platte (où on arrive avec le train à crémaillère. Cette voie d'altitude est particulièrement conseillée par les nuits de clair de lune, pour un trajet qui prend entre 3 h 30 et 4 h. Monter depuis Grindelwald et l'Axalp est également possible (5 heures dans les deux cas) ou bien directement depuis le lac de Brienz, en six bonnes heures.

**Aussi en hiver**

Pour la balade d'hiver la montée par le First est appréciée. Elle passe ensuite sur les 15 km de la piste de luge qui mène à Grindelwald via Bussalp.

Passer la nuit dans cette magnifique région de montagne en vaut vraiment la



peine. L'hôtel proposant 6 chambres avec 2 à 3 lits, une réservation préalable est indispensable. On trouve aussi comme alternative deux gîtes touristiques avec chacun 30 lits. Là il faut déjà réduire un peu ses attentes en matière de confort : il n'y

a pas de douches là haut, et souvent aussi, l'eau manque. L'approvisionnement en énergie se fait grâce au bois, au gaz et au mazout, tandis que l'éclairage des chambres est assuré par le photovoltaïque.

pan/hk

### PELLET PIOCHE: UNE LÉGÈRE DIFFÉRENCE...



### IL Y A 50 ANS

#### Pour une Université plus diversifiée

L'ouvrier considère fréquemment les études et l'Université comme un monde à part, un monde aristocratique, privilégié, fermé, dans lequel il n'y a place ni pour lui ni pour ses enfants. Il est intimidé, emprunté. « Ce n'est pas pour nous », dit-il. Des obstacles d'ordre psychologique détournent donc, dans bien des cas, les fils d'ouvriers du Collège, puis de l'Université. On peut parler d'inhibition. Une sorte d'exorcisme est nécessaire, si l'on veut que cessent ces préjugés. Mais l'exorcisme ne saurait suffire. Il faut aussi que l'Université s'ouvre et se modernise, sans pour autant abaisser le niveau des exigences intellectuelles. Elle s'efforce de le faire, mais n'y parvient qu'imparfaitement. Elle intimide encore, socialement parlant.

Le marché des places d'apprentissage en Suisse

# Et le vent commence à tourner

Depuis les années 1990, l'USS réclame des entreprises qu'elles créent plus de places d'apprentissage. Ici, l'offre doit nettement dépasser la demande. C'est en effet seulement à cette condition que les apprentis pourront, comme les gymnasiens, réaliser leur vœu en matière de profession.

Dans de nombreuses régions du pays, le nombre de places d'apprentissage dépasse celui de jeunes qui en recherchent une, et cela continuera ainsi assez longtemps. Les jeunes doivent s'en réjouir. Les entreprises n'ont pas à se plaindre, mais doivent maintenir leur offre de places d'apprentissage et la rendre attrayante.

Depuis une vingtaine d'années, les jeunes ayant terminé leur scolarité obligatoire subissaient une énorme pression lorsqu'ils se mettaient à la recherche d'une place d'apprentissage correspondant quelque peu à leurs vœux. Rédiger des dizaines d'offres, passer et repasser par de nouvelles solutions transitoires, payer des tests d'aptitudes, d'intelligence et autres, avoir l'impression en pleine adolescence – une période en soi difficile – d'être exclu de la société, telle fut la réalité de milliers de jeunes à 16 ans.

**77 000 jeunes face à 81 000 places d'apprentissage**

Le baromètre des places d'apprentissage d'avril 2011 montre que, pour 77 000 personnes intéressées à faire un apprentissage, on trouve aujourd'hui 81 000 places, soit 5000 de plus qu'en 2010. Ainsi, le vent commence à tourner en faveur des jeunes. C'est bien !

Mais pour que ce marché soit optimal, l'offre doit dépasser encore plus la demande, de 10 à 15 %. Et tous les jeunes auront ainsi une chance de se former selon leurs qualités.



Le baromètre des places d'apprentissage est au beau. Enfin, les choses commencent à changer pour les jeunes !

Il est également réjouissant de voir que la Confédération et les cantons persistent dans leur intention, soit : qu'en 2015, le taux de diplômé(e)s du niveau secondaire II (apprentissage ou gymnase) soit de 95 % des personnes ayant terminé leur scolarité obligatoire.

Ce but, négocié avec les partenaires sociaux, devrait pouvoir être atteint grâce aux mesures engagées (gestion par cas, formation professionnelle initiale de 2 ans avec accompagnement individuel, etc.). Mais les efforts doivent être maintenus et les fonds publics à cet effet augmentés ; cela, pour que les jeunes socialement défavorisés puissent aussi obtenir un diplôme de formation post-obligatoire. Et que le Parlement ait, lors de sa session d'été, décidé contre l'avis du gouvernement d'affecter 100 millions de plus à la formation professionnelle, complète de manière positive ce bilan.

## Formation professionnelle contre formation générale

Les organisations des arts et métiers et professionnelles commencent à craindre que la demande ne devienne insuffisante et parlent avec fatalisme d'une « guerre des talents ». Le directeur de

l'USAM, M. Bigler, a même demandé que l'on limite le taux de maturité à 24 %, ce qui équivaldrait, dans nombre de cantons, à un numerus clausus appliqué pour les collèges. Alors que, par le passé, le choix d'une profession était limité en raison d'une offre défailante, s'agirait-il, aujourd'hui, d'en faire de même en matière de formation générale ? C'est-à-dire de transférer à la formation générale l'inégalité des chances qui sévit dans la formation professionnelle ? Ces deux options sont anti-constitutionnelles, socialement condamnables et économiquement absurdes.

## Pour une meilleure formation professionnelle

Dans l'intérêt des jeunes, les entreprises et les associations patronales doivent améliorer à divers égards la qualité de la formation au lieu de polémiquer contre la formation générale, qui, elle aussi, est nécessaire. En soi une réussite, le système dual de formation (l'économie prend en charge, sous le contrôle de l'État, la formation en entreprise et inter-entreprises, alors que les cantons offrent l'enseignement en écoles professionnelles) doit être revalorisé sur divers points :

- Enseignement de culture générale : une deuxième langue pour tout le monde et la revalorisation des compétences sociales. Le nouveau chef de l'Économie, le conseiller fédéral Schneider-Ammann, a déclaré à ce sujet devant les deux Chambres – des propos guère remarqués par le public – que le système de formation ne doit définitivement pas être axé sur le seul marché du travail. Il doit aussi veiller à ce que les jeunes soient préparés à vivre de manière autonome. Toujours selon lui, le système de formation doit en effet aider les personnes qui veulent se former, jeunes ou adultes, à devenir des citoyennes et des citoyens conscients de leur valeur, autonomes et critiques.

- Choix de la profession dominé depuis des générations par des critères de sexes : même si la loi sur la formation professionnelle stipule que l'égalité effective entre femmes et hommes doit être encouragée, beaucoup trop peu de changements positifs ont eu lieu ici.

- Santé et sécurité au travail : les statistiques de la SUVA (CNA) montrent que le taux d'accidents est de 70 % plus élevé chez les personnes en formation que chez celles qui ont déjà une formation !

- Temps de présence en entreprise des personnes en formation : ils ont été flexibilisés suite à l'abaissement de l'âge de protection pour les jeunes (plus de travail de nuit et le week-end).

- Salaires des apprenti(e)s : ils stagnent depuis des années.
- Conventions collectives de travail : les apprenti(e)s ne bénéficient de leur protection que dans de rares branches.

- Droit de participation des apprenti(e)s : garanti par la loi sur la formation professionnelle (art. 10), il ne s'est pas concrétisé.

- Perméabilité, au sein d'une profession et entre le système de formation professionnelle et celui de formation générale : si elle a été améliorée, il existe toutefois, ici aussi, un besoin de rattrapage.

Ces dernières années, les syndicats ont défendu ces revendications. Mais peu de progrès ont été réalisés sur des revendications qualitatives, vu la prédominance, dans ce domaine, des aspects quantitatifs. Ces prochaines années, des succès pourront être plus facilement engrangés, car le vent a tourné en faveur des jeunes. Mais, cela, pour autant que les responsables de ces questions dans les syndicats hissent les bonnes voiles.

Hansjürg Oesch est un passionné de vidéo. Il a atteint un niveau professionnel, même s'il continue à travailler comme agent de train

# Agent de train et réalisateur

Les cheminots sont connus pour être des gens consciencieux. Pour Hansjürg Oesch, c'est aussi le cas dans sa passion, dans laquelle il met beaucoup d'assiduité.

Hansjürg Oesch est une personne qui su changer de cap. Son parcours professionnel débute par un apprentissage de cuisinier. Un séjour linguistique de trois mois à Paris début 1979 éveille en lui un amour de la Ville Lumière et de la France en général. Sa fascination pour le TGV, qui le tient depuis 1976, est un lien supplémentaire avec ce pays. Hansjürg a su ensuite lier ces deux passions en devenant agent de train aux CFF, bien qu'il ait grandi en Thurgovie, loin des lignes de chemins de fer. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1979, il appartient donc à la grande famille des cheminots.

## Une passion pour la vidéo

Comme c'était l'habitude (autrefois), Hansjürg a travaillé dans plusieurs dépôts et a également participé à un échange en Suisse romande, en travaillant durant 15 mois à Lausanne. C'est alors qu'une troisième passion a envahi sa vie: la vidéo! Il a tourné son premier film sur Lausanne avec une caméra prêtée par son frère, non pas comme ça, sans réfléchir, mais avec un concept fort bien établi.

En 1982, Hansjürg Oesch s'installe à Romanshorn, où il vit depuis lors. Il y a vingt ans, il a passé l'examen de chef de train. Il travaille encore dans les trains, mais avec « un contrat spécial », comme il aime à le dire. Il a un pourcentage de travail de 90 %, mais dans ce pensum, il réalise des mandats pour la communication CFF à hauteur de maximum de 30 %. Son employeur a compris qu'il pouvait bénéficier de ce talent. Hansjürg Oesch sait qu'il dispose d'un savoir-faire important, aussi bien en tant que réalisateur qu'en tant que cheminot.



Hansjürg Oesch a tourné le 26 juillet 2009 dans un TGV, avec Maja Hanselmann aux commandes (mécanicienne et membre SEV)...



... avant de retravailler le film dans son atelier à domicile (sur ordinateur).

## Du statut d'amateur à celui de professionnel

Les débuts ont donc été modestes. Mais Hansjürg Oesch voulait davantage (comme beaucoup d'autres) que filmer les premiers pas de ses filles. Durant 10 ans, il a fait partie de l'EFFVAS, l'association des cheminots amateurs de photo et vidéo. En 1984, il a gagné pour la première fois un prix pour une de ses vidéos. En 1986, il a réalisé son premier mandat, pas pour les chemins de fer mais pour la compagnie de navigation du Lac de Constance. Il a reçu bien d'autres prix et réalisé bien d'autres mandats durant les années suivantes. Il a quitté l'EFFVAS en devenant professionnel: l'association regroupe des amateurs et ce n'est pas très drôle si les per-

## INTERNET

Hansjürg Oesch est également présent sur internet, sur [www.bahnfilm.ch/oesch](http://www.bahnfilm.ch/oesch). Il y commercialise non seulement ses films, mais offre également quantité d'informations supplémentaires sur les thèmes qui l'intéressent, dont le TGV. Celui qui souhaite voir des vidéos de Oesch peut donc simplement les commander sur ce site internet. Actuellement, on peut se procurer le DVD « 30 ans de TGV », qui raconte le TGV, de celui du sud-ouest à celui du Rhin-Rhône, en passant par toutes sortes d'anecdotes d'exploitation. 5 films (82 minutes), en allemand, français et anglais. Prix: 38 francs + frais d'envoi.

sonnes avec plus d'expérience et un meilleur équipement gagnent toujours les prix des concours...

## Des mandats de plusieurs clients

Hansjürg Oesch a réalisé, durant les trente dernières années, de nombreux films dans divers domaines: sur des villages, sur la généalogie, des films pour la formation aux CFF, des enregistrements de concerts ou de comédies musicales, etc. La liste est longue. Son équipement est devenu toujours plus pointu. Il tourne aujourd'hui en HD Video. Il a été actif au sein de la télévision locale Sulgen et travaille aujourd'hui pour différentes chaînes de télévision, dont la chaîne nationale SF.

## Une constante au fil des années

Il y a un thème auquel Oesch est resté fidèle durant toutes ces années: le TGV. Oesch en a suivi toutes les évolutions et progrès. Ses connaissances approfondies de ce train lui ont permis de mener des interviews avec des pilotes-tests de TGV ou encore avec le mécanicien ayant obtenu le record du monde de vitesse (574,8 km/h).

Il possède actuellement 60 heures de tournage dans ses archives et a déjà pu réaliser quantité de films à ce sujet. Il pourrait raconter beaucoup d'anecdotes et cela pourrait même faire l'objet d'un film... En 1997, Westrail-International a mis au concours la réalisation d'un film de promotion pour la commercialisation du TGV Thalys en France, en Belgique, en Hollande et en Allemagne. C'est Oesch qui a obtenu le mandat!

Un nouveau film sur le TGV est disponible actuellement sur son site (voir encadré), en lien avec le jubilé et l'inauguration du TGV Rhin-Rhône. Pour les gros mandats et les longues heures de tournage, Oesch sacrifie ses vacances, ses heures supplémentaires et les congés obtenus pour les années de service. Parfois, il reçoit l'aide d'une de ses filles, qui joue l'assistante. En ce qui concerne les voix off dans les différentes versions linguistiques, il engage un professionnel.

## Syndicaliste actif

Oesch est très engagé comme réalisateur mais il reste actif dans l'accompagnement des trains. Cela lui ouvre également parfois des portes, puisque les cheminots, c'est bien connu, sont solidaires au-delà des frontières. Ses partenaires savent qu'il est l'un des leurs. Oesch n'est pas seulement membre de l'« Association des conducteurs des trains à grand vitesse », mais aussi du SEV. De 1987 à 1993, il a siégé au comité de la ZPV Romanshorn, dont cinq ans en tant que président.