

## Helmut Hubacher

Dans notre interview, Helmut Hubacher prend position sur l'initiative sur l'impôt sur les successions

Pages 8 – 9



## Gros travaux pour le RER Bulle-Romont

Les trois points de croisement nécessaires à la future ligne sont désormais en place. La mise en service de ce RER est prévue pour décembre de cette année.

Page 10



## Roger Maurer

Ce Lucernois de 48 ans est capitaine du bateau à vapeur «Schiller» et caissier central de la sous-fédération VPT.

Page 20

## Etude sur la santé des conducteurs de bus

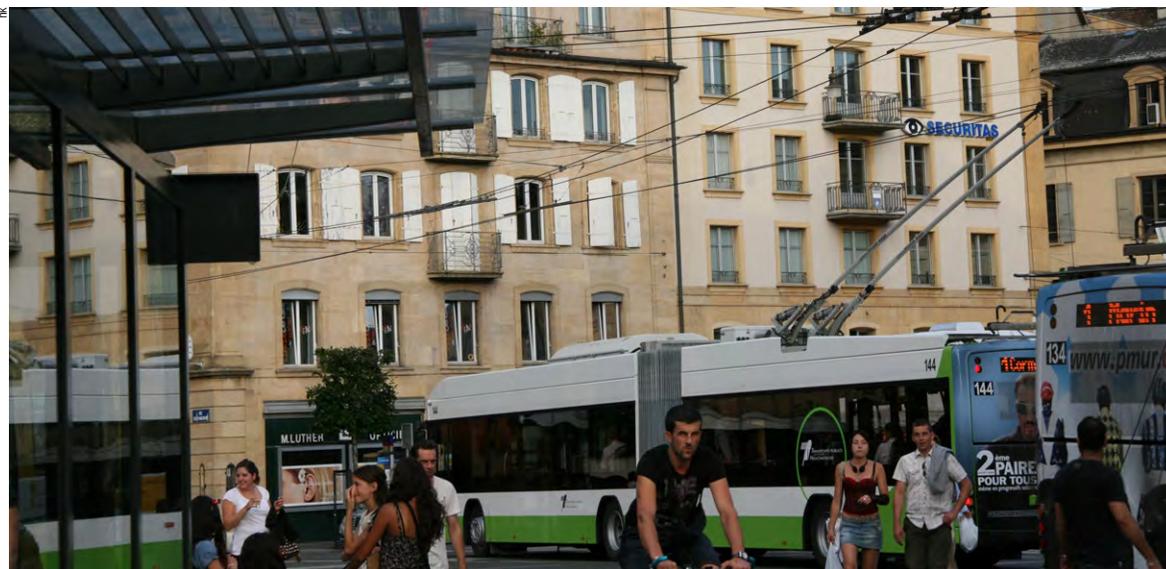
# Un métier à risques

L'étude menée par le SEV le démontre, chiffres à l'appui : les chauffeurs de bus font partie des professions qui mettent vraiment la santé à rude épreuve. Physiquement, mais aussi nerveusement.

Les journées de travail à grandes amplitudes sont ainsi très mal vécues. Dans certaines entreprises de transports publics, il n'est pas rare de terminer sa journée 11 ou 12 heures

après l'avoir commencée, voire plus. A cela s'ajoute le stress de la circulation.

Pages 4 à 6



Circuler au volant d'un bus est une source de stress quotidien, surtout en ville : bouchons, piétons inattentifs, cyclistes imprévisibles, travaux ou automobilistes agressifs, il y a de tout.

## SIGNEZ MAINTENANT !

Une initiative populaire fédérale soutenue par le SEV est déjà à nouveau lancée : l'initiative « Imposer les successions de plusieurs millions pour financer notre AVS ».

Des informations supplémentaires sur ce sujet figurent au centre de ce numéro de *contact.sev* ainsi qu'une carte de signatures avec trois lignes. Nous prions nos membres de signer cette initiative et de la renvoyer (frais de port gratuits). Un petit effort personnel pour une demande qui mérite le soutien !

## Résolution remise à l'ambassadeur de l'UE

# Demandes du SEV à l'Europe

■ Le congrès SEV a adopté une résolution le 24 mai, qui prend des positions claires sur la politique européenne des transports. Pour que cette prise de position arrive vraiment à bon port, elle a été remise directement à l'ambassadeur de l'UE en Suisse par une délégation d'envergure



du SEV: le président Giorgio Tuti, le président du Comité SEV Andreas Menet, la vice-présidente Barbara Spalinger et le vice-président Manuel Avallone ont saisi l'occasion de discuter des revendications les plus essentielles avec l'ambassadeur Michael Reiterer.

pmo

Page 2

## ÉDITO

### LA VIE DES CONDUCTEURS DE BUS N'EST PAS SIMPLE

*Mal dormi ? Dans ce cas, la journée de travail qui suit peut s'en ressentir. En particulier s'il s'agit d'accomplir un travail qui exige en permanence la plus grande attention. Les conducteurs de bus font un tel travail. Ils sont certes assis pour accomplir leur tâche, mais doivent être totalement attentifs. En particulier dans le trafic urbain, qui nécessite parfois des réactions fulgurantes tout en passant de longs moments d'attente dans les bouchons causés par les feux rouges. A côté des autres usagers de la route il y a les passagers, qui ont des questions et sont de plus en plus souvent énervés ou angoissés, avant tout la nuit. La vie d'un conducteur ou d'une conductrice de bus n'est pas simple. Etre assis longtemps provoque des douleurs dorsales et cervicales. Les pauses sont courtes, avec parfois un temps insuffisant pour prendre un repas chaud et dans le pire des cas pour simplement aller aux toilettes. Mais il y a aussi des pauses très longues même si l'on ne rentre malgré tout pas à la maison, tout en ayant une journée de travail interminable. Les membres de la branche VPT Bus-Gatu ont systématiquement rassemblé les aspects pénibles de leur travail auprès des membres, et les résultats de ce sondage font réfléchir. Ce précieux travail donnera encore à coup sûr du pain sur la planche au SEV !*

**Barbara Spalinger,**  
vice-présidente SEV

## NEWS

## «ESCALE VOYAGEURS»

■ Une nouvelle fonction existe aux CFF depuis le 1<sup>er</sup> août. Nommée «Escale Voyageurs», elle s'effectue sur les quais et a comme fonction de veiller à «la bonne marche du trafic ferroviaire» comme indiqué du côté des CFF. Sont engagés dans cette fonction des collaborateurs des CFF issus de différents domaines, qui ont suivi une formation spécialisée pour cette nouvelle fonction. Ils assistent les voyageurs et les collaborateurs CFF et restent en contact avec tous les services internes aux CFF dans les gares. Ils sont en service depuis le 1<sup>er</sup> août à Genève, Bâle et Zurich. Dès le 1<sup>er</sup> décembre de cette année, ils seront aussi présents à Lausanne, Viège, Bienne, Olten, Lucerne, Coire, Bellinzona et Chiasso.

## NOUVEAU COÛT CHEZ SWISS

■ Dès novembre, payer par carte de crédit aura un coût pour ceux qui prennent un vol Swiss. La compagnie aérienne introduit un «Optional Payment Charge». Pour les clients c'est «optionnel» dans la mesure où ils peuvent l'éviter s'ils payent avec Maestro, Postcard ou en liquide. Ce nouveau supplément est de 6 à 22 francs. Les autres sociétés du groupe Lufthansa introduiront aussi cette nouvelle commission en même temps.

## EXCURSION DE CHOIX AU GOTHARD

■ A l'occasion des 10 ans d'existence de CFF Historic, les CFF proposent un «Gothard géant», composé de wagons historiques de 1947 et tiré par trois locomotives Ae 8/14, Ce 6/8 II (Crocodyle) et Ae 6/6. Ce train historique ira à Erstfeld pour une visite du dépôt. Il franchira ensuite au ralenti les ponts de la Intschreuss et de la Meienreuss sur la Rampe Nord. Au Tessin, il y aura la possibilité de visiter le Gothard Käserei. Prix: entre 153 francs et 97 francs, offre supplémentaire avec repas de midi, 32 francs (inscription obligatoire) sous [www.sbbhistorics.ch](http://www.sbbhistorics.ch)

La résolution du congrès a été remise à l'ambassadeur de l'UE Michael Reiterer

# Soucis face à la libéralisation

Le congrès SEV a adopté une résolution exprimant les préoccupations du personnel face à la politique des transports de l'Union européenne. La délégation du SEV a remis ces demandes directement à l'ambassadeur de l'UE en Suisse.

L'ambassadeur de l'Union européenne en Suisse, Michael Reiterer, a reçu la résolution. Il a promis au SEV qu'il la transmettra à bon port à Bruxelles. Il a aussi souligné que pour l'UE, les

transports publics ont une valeur essentielle et que l'Union reconnaît l'importance d'un personnel bien formé avec des conditions d'engagement modernes. Cependant il existe des diffé-



Photo de groupe avec l'ambassadeur: le président du Comité SEV Andreas Menet, le président Giorgio Tuti, la vice-présidente Barbara Spalinger et le vice-président Manuel Avallone entourent l'ambassadeur de l'UE Michael Reiterer, qui a reçu la résolution du SEV.

Encore un mois pour obtenir les clarifications sur le nouveau système salarial des CFF

## Documents corrects: ne pas en démordre

Il faut tenir bon sur ses droits concernant le paiement des cas de garantie, mais cela cause du souci: de nombreux collaborateurs des CFF ont les plus grandes peines à obtenir les documents existants qui les concernent.

En mai tout paraissait encore clair. Une description des postes, qui contient le niveau d'exigence et la chaîne de fonctions selon le nouveau système salarial, et l'organigramme actuel sont les do-

cuments que chaque travailleuse et travailleur peut exiger de son supérieur, afin de contrôler sa classification. On en est loin cependant. Il est apparu que ces documents ne sont souvent pas affichés, dont une partie parce que la remise a été tout simplement refusée.

### Consultation en urgence

«C'est énervant et c'est aussi absurde: quand les collaborateurs font une requête contre leur classification, ils sont ensuite de toute façon en droit de consulter leur dossier complet, et les CFF pourraient s'épargner cette dépense d'énergie», estime le vice-président Manuel Avallone.

Il se pose la bonne ques-

tion: sur quoi est fondée cette attitude? «Apparemment, il y a des gens aux CFF qui ne font pas confiance à leur personnel pour commencer quelque chose avec ces informations. Mais ces soucis sont inutiles: nous avons suffisamment de professionnels ici au SEV, qui aident les membres à assimiler ces informations et à les évaluer.»

Pour le SEV, il est extrêmement énervant que de nombreuses personnes doivent encore et toujours courir après les informations, au lieu de pouvoir aborder leur classification.

Les recommandations du SEV restent donc inchangées: ne rien signer aussi longtemps

qu'on n'obtient pas d'informations suffisantes, exiger les informations nécessaires et au besoin, exiger que le SEV les consulte.

### Ne pas se laisser mettre sous pression

Le délai court jusqu'au 15 septembre. Durant ce temps, les collaboratrices et collaborateurs des CFF ont le choix entre signer la lettre d'information, ou bien faire une requête fondée contre la classification. C'est un droit général, et qui est mis sous pression par ses supérieurs doit absolument s'annoncer au SEV!

## POINT DE VUE

## La double peine

Bien malin celui qui peut dire comment il réagirait lors d'une agression. Vais-je réagir calmement ? L'adrénaline me poussera-t-elle à me défendre ? Serais-je tétanisé face au danger ? Avant d'être concrètement dans la situation, on ne peut exclure aucun scénario. Assis derrière son bureau, il est pourtant facile de dire qu'il faut prendre du recul, comprendre que l'agression est dirigée vers l'entreprise, qu'elle n'est pas « personnelle ». En cas de conflits, il faut continuer son chemin. Finalement, ce n'est pas si compliqué de gérer les agressions. Sauf que...

Sauf que les plus belles théories se confrontent à la réalité de l'humain. Une réalité où 2 + 2 ne fait pas forcément 4. Des théories qui ne sont pas des sciences exactes. Il s'agit de sciences humaines, celles qui échappent à la rationalité et se fondent grandement sur l'intuition. Difficile d'intégrer cette réflexion dans un monde des transports publics où la logique et les processus dominant. S'éloigner de la rationalité, c'est déstabilisant...

Dans ce sens, les CFF sont un bien piètre exemple. Pendant de nombreuses années, les CFF se sont réfugiés dans le déni. Il a fallu la ténacité de syndicalistes pour que le problème des agressions soit enfin « reconnu ». Aux statistiques militantes (trop gênantes ?) se sont substituées des statistiques officielles... mais toujours confidentielles. Seule l'obstination de militants a permis d'obtenir des mesures concrètes pour renforcer la sécurité. La partie est toutefois loin d'être gagnée. Certes, les CFF bougent, mais vont-ils dans le bon sens ?

Au centre des problèmes à régler se trouve la prise en charge des personnes agressées. Plusieurs victimes m'ont confié qu'elles redoutaient la réaction de leur hiérarchie. Souvent, les CFF reportent le fardeau de la responsabilité du conflit sur leurs employés. Si la réaction du collègue est jugée inadéquate, il se retrouvera alors sur le banc des accusés avec des mesures disciplinaires à la clé. Et si par malheur le collègue s'est défendu par réflexe, les CFF n'hésiteront pas à le menacer de licenciement ou pire, à le licencier.

La violence n'apporte rien et ne saurait être une solution. Gérer les conflits en adoptant la meilleure attitude possible reste l'objectif à atteindre. En revanche, les entreprises ont le devoir de protéger leurs employés et de les soutenir en cas d'agressions. La double peine infligée par les CFF aux victimes d'agressions est d'une profonde injustice. Une sérieuse remise en cause s'impose !

Olivier Barraud

rences parmi les 27 pays de l'UE.

La délégation du SEV a encore une fois souligné sa crainte que la libéralisation des prestations de service ne dégrade les conditions d'engagement. Mais il a avant

tout mis en garde contre l'introduction d'une séparation obligatoire entre Infrastructures et services dans les normes européennes. Cela mettrait en danger de façon massive un système de TP comme celui de la

Suisse, qui fonctionne bien. Reiterer répond à ce sujet que certainement personne dans l'UE ne cherche à mettre en danger le réseau ferroviaire suisse, car celui-ci sert de modèle à tous.

pma/hk

## LE CONTENU DE LA RÉOLUTION DU CONGRÈS

Résolution pour une nouvelle version du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire européen

Derrière le slogan magique d'un futur espace ferroviaire unique en Europe se cache une sombre réalité. Il s'agit d'une avancée supplémentaire vers la libéralisation des chemins de fer, la séparation de l'exploitation et de l'infrastructure et la restriction du droit de grève.

Le SEV s'engage avec les syndicats partenaires européens pour freiner cette sempiternelle tendance irréaliste vers toujours plus de concurrence et favoriser un service public qui soit encore digne de ce nom à l'avenir.

Nous exigeons :

- pas de libéralisation du trafic ferroviaire voyageurs

- pas de séparation de l'exploitation et de l'infrastructure
- pas de restriction du droit de grève européen

Les syndicats européens posent à la commission européenne la question suivante : n'a-t-on rien appris des crises passées ?

Selon cette commission, la situation serait idéale si l'ensemble du marché ferroviaire européen était à la merci du marché libre et si la concurrence régnait partout. Le mot d'ordre serait « les uns contre les autres pour le bien de la libre concurrence ». Le réseau des chemins de fer historiques

risque d'être démantelé par les privés. Cela n'irait pas dans l'intérêt du personnel, ni dans celui de la clientèle, ni du chemin de fer intégré !

La plus grande crise économique depuis plus de 80 ans nous a montré de manière douloureuse ce qui pourrait se passer si tout était véritablement laissé au marché libre. Combien de temps encore jusqu'à ce que la commission européenne prenne conscience de la réalité ?

Adopté au congrès SEV

du 24 mai 2011

## PHOTO DE LA SEMAINE : TRAVAUX SUR LA LIGNE ROMONT-BULLE



Les installations ferroviaires ont été entièrement renouvelées dans trois gares entre Bulle et Romont, dont la gare de Vaulruz, il y a quelques

jours. Ces gros travaux sont destinés au futur RER direct Bulle-Romont-Fribourg-Berne, dont la mise en service est prévue en décembre (voir p. 10). HK





« La problématique qui ressort le plus est celle des journées à grande amplitude, plus de 11 ou 12 heures parfois. »

Johan Pain, président de la section VPT tl

La branche VPT bus-Gatu du SEV a mené une vaste enquête sur la santé des conducteurs de bus

# Chauffeur : une profession sous haute tension

Plusieurs centaines de conducteurs de toute la Suisse ont répondu au questionnaire du Gatu. Les résultats de cette enquête permettent de mesurer l'ampleur de certains problèmes. Ils confirment que le métier fait bien partie des professions à risque pour la santé. Enfin, cela dégage des priorités pour améliorer les conditions de travail, à commencer par la diminution des amplitudes dans certaines entreprises de transports.

Horaires, travail de nuit, problèmes de circulation, clients agressifs, ergonomie des postes de conduite... Autant d'éléments qui ont un impact direct sur la santé des conducteurs de bus. Les résultats de l'enquête menée par la branche VPT bus-Gatu viennent de sortir. Ils sont disponibles en français, allemand et italien puisque l'enquête a été menée dans toute la Suisse.

Cette dimension nationale a permis de constater qu'il existe peu ou pas de différences selon les régions. « Jeunes et anciens conducteurs, qu'ils exercent leur métier à Genève, dans l'Oberland bernois ou à Lugano, partagent sur un bon nombre de questions les mêmes préoccupations », note Barbara Spalinger, vice-présidente SEV.

Ce qui fait la valeur de

cette enquête surtout, c'est que le questionnaire a été élaboré par des membres de la branche bus-Gatu, qui sont eux-mêmes dans la profession. Du coup, les questions posées sont vraiment ciblées en fonction des réalités vécues par les chauffeurs. 800 d'entre eux ont retourné le questionnaire, ce qui a permis de dégager des points forts. Le problème qui revient le plus est lié aux ho-

naires, avec les amplitudes. « Ce qui ressort le plus est la problématique des journées à grande amplitude, plus de 11 ou 12 heures parfois. Ces journées sont très mal vécues par les conductrices et les conducteurs », explique Johan Pain, président de la section VPT tl (transports publics de la région lausannoise).

## Des journées interminables

Le travail est fractionné en deux ou trois tranches, selon les heures de pointe, avec des pauses à la fois longues, mais souvent pas assez pour rentrer se poser chez soi un moment. Ce problème d'amplitude est encore accentué par l'éloignement entre le domicile et le travail : « Les conducteurs qui ne vivent pas spécialement près de leur réseau sont de plus en plus nombreux. » Certains chauffeurs des tl vivent ainsi à Fri-

bourg ou en Valais. Et ce n'est pas forcément un choix : crise du logement oblige, trouver un appartement à loyer abordable relève de plus en plus souvent de la mission impossible sur tout l'arc lémanique.

Avec tout l'impact que cela a sur la vie sociale et familiale. « Ça veut dire se lever à 4h du matin certains jours pour aller au dépôt et finir vers 20h », illustre Johan Pain. Le problème des amplitudes est aussi plus aigu dans certaines entreprises que dans d'autres : « Tout dépend des réseaux et des heures de pointe. On trouve en particulier ce problème sur les lignes régionales comme celles des TPF. »

Ces journées fractionnées comptent ainsi parfois peu d'heures par rapport à l'amplitude, ce qui signifie une énorme disponibilité pour l'employeur certains jours

## UNE PROFESSION QUI MET LA SANTÉ À RUDE ÉPREUVE

Etre conductrice ou conducteur de bus dans les transports publics met la santé à rude épreuve, aussi bien physiquement que nerveusement. Des maux de dos ou de tête aux troubles du sommeil en passant par le stress et les angoisses, une forte proportion de chauffeurs mentionne des problèmes de santé et cela aussi bien chez les plus jeunes que chez les plus anciens.

La conclusion de l'enquête menée par la VPT Bus-Gatu est sans appel : la profession fait bien et bien partie de celles qui font le plus de dégâts sur la santé et cette enquête en apporte la preuve.

Côté physique, rester assis au volant de longues heures n'est pas sans conséquences, d'autant plus quand le poste de conduite n'est pas aménagé de manière optimale. Les pro-

blèmes les plus fréquents sont le stress et celui des douleurs musculaires, appelées aussi TMS (troubles musculo-squelettiques) qui se traduisent par des douleurs dans les muscles, mais aussi dans les articulations, les tendons ou les nerfs. A cela s'ajoutent les divers facteurs de stress, dont plusieurs directement liés au métier (problèmes de circulation, clients agressifs, etc.).

Globalement, plus de la moitié des chauffeurs souffrent de TMS et de stress. On est donc bien en dessus de la moyenne des travailleurs en Suisse, qui sont « seulement » 34 % à souffrir des mêmes maux, selon le rapport « Travail et Santé » publié en 2009 par le Seco, le Secrétariat d'Etat à l'économie. Par ailleurs, cette situation n'est pas propre à la Suisse. « Les problèmes de santé étaient à

l'ordre du jour au Forum européen des transports publics urbains en 2008 à Bologne, avec des enquêtes menées en Italie et à la RATP à Paris », explique Johan Pain, président de la section VPT tl. Devant la « richesse de résultats » de ces enquêtes, le Gatu a décidé de faire de même, d'abord en Suisse romande, avant d'étendre l'enquête à tout le pays. Johan Pain relève aussi qu'à l'étranger, on retrouve ces problèmes de santé plus ou moins dans les mêmes proportions, preuve qu'ils sont bien liés au métier.

« Quand on compare avec l'Italie ou la RATP, on voit des résultats similaires, avec le même type de problèmes comme des maux de dos et des douleurs musculaires. »

hk



La brochure est disponible en français, allemand et italien.

# DOSSIER



Travaux, bouchons, automobilistes agressifs... Sur la route, les sources de stress sont nombreuses, en particulier en ville.

pour un résultat faible en terme de salaire.

## Cyclistes, horaires trop justes...

Autre résultat particulièrement marqué, l'ampleur du stress lié à la circulation, alors que la pression pour tenir les horaires augmente. « Les temps de parcours diminuent et les temps de remise à l'heure aussi. » Ce qui se traduit très concrètement par le fait que les conducteurs n'ont parfois même plus deux minutes pour aller aux toilettes quand ils arrivent aux terminus. Sur certaines lignes par exemple, la fréquence de passage des bus reste la même, mais avec un véhicule de moins.

Un des éléments les plus stressants sur la route, ce sont les cyclistes. « Ils ont un comportement imprévisible, alors qu'une voiture ne va pas zigzaguer sur la route ou griller un feu », note Johan Pain. Autant dire que la volonté de

certaines villes de développer la mixité bus-vélos sur les voies de circulation est plutôt mal vue: « On se bat pour que la mixité ne soit pas généralisée et les entreprises de transports aussi y sont opposées », souligne Johan Pain. « Rouler dans le trafic urbain est ce qu'il y a de plus exigeant avec toutes ses perturbations: cyclistes, piétons, voitures, tous pressés de circuler, en comparaison des mécaniciens qui sont sur leur propre sillon », note Barbara Spalinger.

On l'a dit, l'enquête ne montre pas de différences notables selon les régions. Par contre, les réponses varient passablement sur quelques points selon l'âge. « Les anciens arrivent plus ou moins à s'habituer aux pénibilités de la profession », relève Johan Pain. Ainsi, ils acceptent beaucoup mieux le travail du dimanche. Seuls 12% des 55 à 65 ans trou-

vent « pénible ou très pénible » de travailler ce jour-là, alors que la proportion grimpe à 30% pour les plus jeunes (23-35 ans).

En revanche, les plus jeunes encaissent mieux le travail de nuit que les plus anciens. « Les jeunes récupèrent plus rapidement que les

**» Il y a beaucoup de contrôles et de méfiance dans certaines entreprises de transports urbains face aux congés maladie. Accuser tout le monde parce qu'il y a un ou deux tricheurs est injuste! «**  
Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

plus âgés et le versement de prime pour inconvénient de service les motive certainement à effectuer du travail de nuit », note le rapport.

## Chasse à l'absentéisme

En plus de toutes les contraintes du métier qui pèsent sur la santé, de nombreux conducteurs font encore face à une autre source de stress, à

savoir la chasse à l'absentéisme menée par certaines entreprises de transports urbains: « Il y a beaucoup de contrôles et de méfiance », relève Barbara Spalinger. Cette atmosphère de suspicion se traduit par un comptage du nombre de jours dans l'année où quelqu'un a été

malade. Un phénomène amplifié par le fait que les chauffeurs de bus souffrent souvent de maux peu spécifiques et parfois invisibles, tels que maux de tête et douleurs dorsales.

Johan Pain mentionne l'exemple des tl, qu'il connaît très bien. « Dès qu'il a eu 2 ou 3 absences dans l'année, le conducteur est convoqué

et on lui pose plein de questions. » Les entreprises qui mènent une telle politique la présentent bien sûr comme une façon de prendre soin de leurs collaborateurs, et ce discours se retrouve évidemment ailleurs que dans le domaine des transports. Mais du côté des employés, c'est vécu comme une mise sous pression. « Les conducteurs se sentent harcelés et culpabilisés par ces convocations », résume Johan Pain. Aux tl, le syndicat a obtenu de pouvoir accompagner les collègues qui le demandent à ces convocations. « Les responsables sont maintenant plus modérés dans leurs questions, mais on a eu des exemples de propos très durs. » Des remarques telles que: « Vous avez pris du poids » ou bien « Si vous avez des problèmes, il faut aller voir ailleurs ».

Suite de la page 11

Autre exemple à Zurich, où la VBZ souhaitait mesurer le BMI\* des conducteurs (\*indice de masse corporelle, qui indique si on a un poids normal, trop élevé ou trop faible par rapport à sa taille). Le danger était que ceux ayant un poids au-dessus d'une certaine limite ne soient plus autorisés à conduire. « Ce serait mieux d'offrir aux gens la possibilité de se nourrir de façon plus saine », note Barbara Spalinger. Cela dit, l'employeur doit aussi respecter certaines limites dans les conseils qu'il donne sur le style de vie. Faute de quoi, il fait intrusion dans la vie privée des gens.

Barbara Spalinger rappelle aussi que l'employeur a l'obligation légale de veiller à la santé physique et psychique de ses employés. Certaines mesures vont dans la bonne direction, comme les cours de gym offerts par certaines en-

treprises de transports publics, surtout en Suisse allemande, mais ces mesures restent « insuffisantes ».

Vouloir à tout prix diminuer l'absentéisme a aussi des effets pervers. A savoir des conducteurs qui prennent le volant alors qu'ils sont malades, poussés par la crainte d'être pointés du doigt en cas d'absence et de devoir se justifier. « Il y en a davantage qui conduisent alors qu'ils ne devraient pas que de gens qui abusent et quand on conduit, la loi nous demande d'être à 100% de nos moyens! C'est une question de sécurité », s'exclame Johan Pain. De plus, ce genre de politique « ne sert à rien » car personne n'est à l'abri. « Tout le monde peut tomber malade », souligne Johan Pain, en citant le cas d'une responsable RH réputée pour sa dureté envers certains collaborateurs, désormais en congé maladie depuis de nombreux mois pour cause de dépression.

### Les priorités

Les résultats de cette enquête permettent de dégager les revendications prioritaires pour améliorer les conditions de travail. « Les amplitudes seront un de nos chevaux de bataille. Le but est d'être le plus proche possible des

10 heures de moyenne, contre 11 à 12 heures actuellement dans certaines entreprises », explique Johan Pain. Et aussi de faire en sorte que les conducteurs aient des temps de pause assurés suffisants entre deux courses quand ils arrivent en bout de ligne.

Réduire les amplitudes et assurer des pauses suffisantes passera par la renégociation des CCT. Ces mesures ont évidemment un coût pour l'employeur, raison pour laquelle le SEV s'attend à devoir discuter ferme.

Hélène Koch

## LA SÉCURITÉ DE L'EMPLOI ARRIVE EN TÊTE

Le questionnaire du Gatu permettait aussi aux conducteurs de mentionner trois éléments qu'ils considèrent comme positifs dans leur travail. Celui qui arrive nettement en tête est celui de la sécurité de l'emploi. En particulier chez les plus jeunes (les 23-35 ans), qui sont 25% à mentionner ce point. Seuls les plus anciens (56-65 ans) citent nettement moins ce point, qui reste tout de même important (17%). Les 56-65 ans se différencient aussi des autres classes d'âge par un taux de satisfaction dans le travail de 21%, soit presque le double de celui des autres tranches d'âge (entre 11% et 13%).

Globalement, la solidarité entre collègues arrive en deuxième position des points positifs, ce dont les auteurs de l'enquête se félicitent : « Fait réjouissant, dans ce travail réputé solitaire, les salariés

citent régulièrement la solidarité entre travailleurs comme élément de satisfaction. A n'en pas douter, le travail syndical n'y est pas étranger. » Autre point intéressant, ce sont les 23-45 ans qui citent le plus cet aspect (18%), alors que le taux est un peu moins élevé chez les 46-55 ans (16%) et surtout les 56-65 ans (14%).

L'aspect « liberté, indépendance » suit de près en troisième position et cela malgré le fait que le travail est « de plus en plus normé », avec des horaires de plus en plus tendus, ainsi que l'intervention et contrôle du service de gestion du trafic dans les grandes villes. Le salaire enfin est presque autant mentionné comme élément positif que l'aspect « liberté, indépendance », sauf chez les plus jeunes, où il arrive nettement derrière.

hk

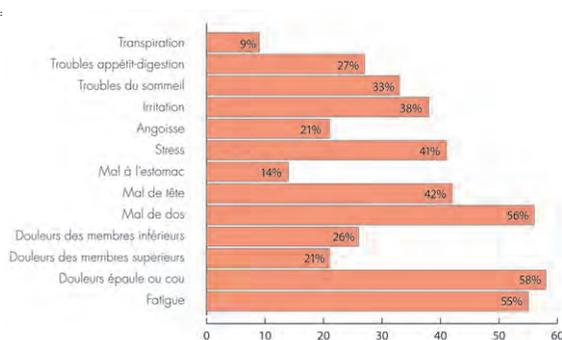
## La santé des conducteurs en chiffres

La question posée aux chauffeurs était : « Avez-vous ressenti au moins une fois par mois des problèmes de santé? », avec bien sûr la possibilité de cocher plusieurs problèmes sur la liste.

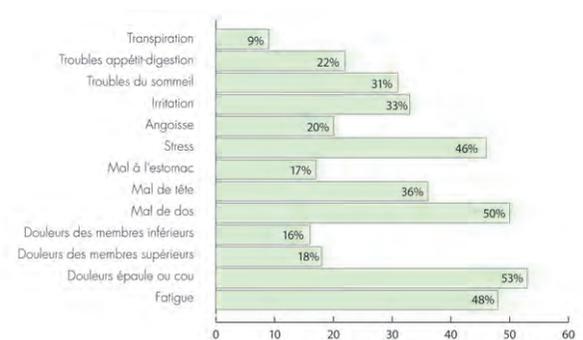
Ce qui frappe, quand on regarde ces graphiques tirés de la brochure du Gatu, c'est le côté très similaire des réponses. Certains maux comme une fatigue anormale et les douleurs aux épaules et au cou sont parmi les problèmes de santé le plus souvent cités par tous les conducteurs, des plus jeunes aux plus anciens, tandis que d'autres sont nettement moins cités par toutes les classes d'âge (douleurs dans les jambes par exemple).

hk

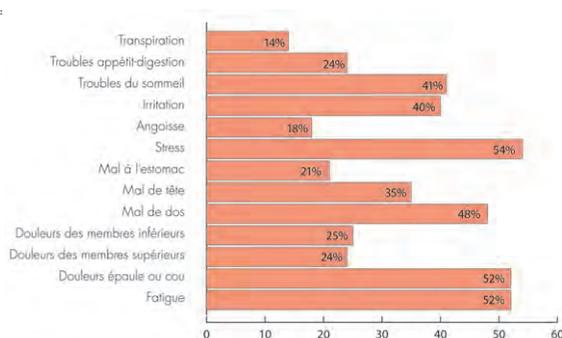
Brochure du Gatu « La santé au travail des conducteurs de bus » : tous les résultats de cette enquête sont disponibles sur [www.sev-online.ch/fr/bus](http://www.sev-online.ch/fr/bus)



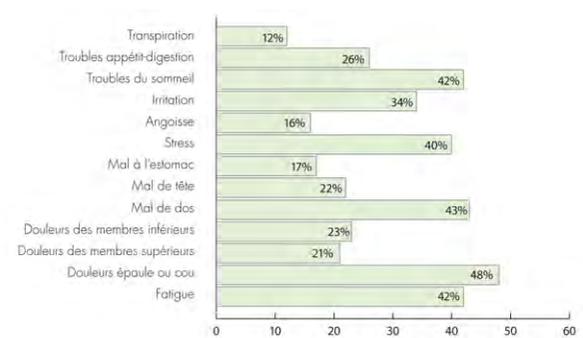
Santé des 23-35 ans.



Santé des 36-45 ans.



Santé des 46-55 ans.



Santé des 56-65 ans.

## Leçons étrangères

Le tunnel sous la Manche vécu par un voyageur ordinaire. Première surprise : au départ de Londres, deux gares. St Pancras en pleine ville et Ashford International dans la grande banlieue à une cinquantaine de km, avec vaste parking relié directement au réseau autoroutier. Cette gare ressemble comme deux gouttes d'eau à un aéroport avec salle d'embarquement et contrôle de sécurité des bagages et des voyageurs (portique, fouille). Par conséquent, il s'agit d'arriver à la gare au moins vingt minutes à l'avance. Vous accédez au quai trois minutes avant l'arrivée du train. Votre wagon s'arrête à l'endroit prévu. Mais comme les portes sont étroites et rares (une seule par voiture, grande vitesse oblige !), l'embarquement de 350 personnes, toutes avec au moins une valise, prend du temps, surtout dans les voitures de deuxième classe à haute densité. 8 minutes d'arrêt. Jusqu'à l'entrée du tunnel, le train fait une petite pointe à 200 km/h, puis franchit la Manche en 20 minutes, c'est-à-dire à 150 km/h.

En France, c'est 300 km/h jusque dans la banlieue parisienne (le cheminot s'étonne de 2 ou 3 cas de tangages violents en pleine vitesse, hors croisements, tangages jamais ressentis sur le TGV Sud-Est, par exemple).



Questions à ce stade : si pour les liaisons grande vitesse via le tunnel sous la Manche, pour Paris, pour Bruxelles et bientôt pour Cologne-Francfort, des contrôles de sécurité analogues à ceux applicables au trafic aérien sont exigés, qu'en sera-t-il pour les liaisons Francfort-Milan via le Gothard de base et Zurich-Lugano ? Les voyageurs feront automatiquement la comparaison. Autre question : pourquoi les rames Eurostar aptes à 300 km/h ne circulent-elles qu'à 150 km/h dans le tunnel ? Dans ce cas, deux règles de physique s'imposent.

D'une part, 300 km/h dans un tube, cela coûte très cher en énergie (traction et évacuation de la chaleur dégagée). D'autre part, le tunnel absorbe aussi un trafic marchandises important, sous forme de trains navettes autos, de camions et de containers. Tous ces trains circulent à la vitesse maximum de 140

km/h. Si vous intégrez dans ce trafic des Eurostar à 300 km/h, la capacité globale du tunnel chute fortement. C'est pourquoi les exploitants ont fait le choix logique

d'unifier au maximum les vitesses dans le tunnel. Vers le bas, au niveau du trafic marchandises. Or, pour le moment, cette règle fondamentale n'est pas évoquée pour nos grands tunnels alpins. On parle de grande vitesse,

mieux, on a battu probablement le record du monde de vitesse dans un seul tube à 275 km/h, mais sans intégrer la part marchandises qui justifie l'existence même des tunnels.

On peut comprendre que sous le coup de l'enthousiasme des percements réussis, des performances sensationnelles soient annoncées. Mais très vite, la réalité des coûts et les exigences du long terme imposent leurs contraintes. D'ailleurs, depuis une bonne vingtaine d'années, sur les lignes de faite du Gothard et du Lötschberg, les vitesses ont été unifiées à 80/90 km/h pour tous les trains, voyageurs et marchandises, de façon à exploiter au mieux la capacité disponible. Pour la ligne de base et pour la même logique économique, il faudra aussi fixer la vitesse des trains voyageurs le plus près possible de la vitesse maximum des trains marchandises. En pratique, une marge d'une vingtaine de km/h semble tolérable. Et sur le reste de notre réseau, où la priorité absolue est d'augmenter la capacité, le principe devra d'autant plus s'appliquer.

A part l'intégration des trafics V et M, il y a aussi le transport des camions (16 millions à ce jour avec une hauteur jusqu'à 4,20 m et non pas 4 m comme prévu chez nous), des autos (wagons à 2 étages) et la sécurité (4 stations SAFE aptes à éteindre jusqu'à 20 wagons qui s'enflammeraient). Les expériences faites en 17 ans dans l'exploitation du tunnel sous la Manche sont pleines d'enseignements. Aussi pour la Suisse.

Michel Béguelin

## VAUD : LE 4 SEPTEMBRE, ON VOTE SUR L'ÉCOLE. IL FAUDRA CHOISIR ENTRE DEUX VISIONS

Le 4 septembre, les Vaudois-e-s devront se prononcer sur deux objets scolaires. L'initiative Ecole 2010 et la Loi sur l'enseignement obligatoire. Ils proposent des visions radicalement différentes de l'école publique.

L'organisation de l'école actuelle dans le canton de Vaud date de 1984. Le système scolaire vaudois, avec ses trois filières, est l'un des plus sélectifs du pays, de nombreux cantons connaissant un système à deux filières, à niveaux ou combinant les deux. La répartition, à l'âge de douze ans, des enfants en trois filières quasiment étanches attribue très tôt à chacun-e une place dans la hiérarchie scolaire et contribue alors largement à

déterminer son avenir professionnel et sa place dans la hiérarchie sociale. Ainsi actuellement près d'un tiers des élèves vaudois, parce qu'ils et elles sont stigmatisés, peinent à trouver une solution en fin de scolarité. Pourtant une autre école est possible, basée sur l'exigence et la réussite de toutes et tous les élèves plutôt que sur l'exclusion et la sélection.

L'initiative Ecole 2010, soutenue par le Centre patronal et l'UDC, va ainsi totalement à l'encontre d'une école qui vise à réduire la sélection sociale et à développer la réussite scolaire. Elle est dommageable pour la grande majorité des élèves, en particulier celles et ceux issus de milieux modestes. Elle prévoit,

entre autres, de renforcer encore les filières, de généraliser les notes et les moyennes générales depuis l'âge de 6 ans et d'organiser un apartheid scolaire (les élèves seraient regroupés par bâtiment selon leur profil). Elle vise ainsi à maintenir et à consolider la logique élitiste qui a marqué l'école vaudoise durant des décennies. Pour toutes ces raisons, il faut voter NON à l'initiative Ecole 2010.

Quant à la Loi sur l'enseignement obligatoire (LEO), elle ne présente pas la réforme ambitieuse de l'école espérée par le SSP. La LEO introduit notamment un « enseignement consolidé » pour les élèves les plus faibles, ce qui, dans une certaine mesure, perpétue la logique

d'exclusion actuelle. Malgré cela, elle offre des améliorations. Elle renforce le système scolaire en rendant l'école infantile obligatoire et en augmentant le nombre d'heures à l'école primaire dans les disciplines de base (français et mathématiques). En effet, aujourd'hui, un « manque » d'école pèse cruellement sur les élèves moins favorisés, dont les parents sont plus difficilement en mesure de compléter ce qui n'est pas fait en classe. La LEO propose un système plus perméable et plus souple qu'actuellement pour le secondaire. Le passage de trois à deux filières (générale et pré-gymnasiale) et l'enseignement à niveaux dans trois branches (français, maths et allemand) en

voie générale sont moins stigmatisants et plus adaptés à chaque élève (un enfant peut être bon dans une branche et moins dans une autre). Plusieurs passerelles existeront entre les voies et les niveaux. Finalement, le meilleur statut des enseignants du primaire représente un autre point de satisfaction. Ainsi nous sommes convaincus que le statu quo n'est pas défendable. Partant du principe qu'il ne faut pas passer à côté d'une occasion de faire un pas, même modeste, vers une école moins sélective, nous appelons à voter OUI à la LEO.

Julien Eggenberger, enseignant, président SSP – région Vaud



«Celà amènerait de l'argent dans les caisses sans que le peuple ait à payer. Ce serait une fois au tour des riches et super riches.»

Helmut Hubacher

Helmut Hubacher, le combattant pour la justice sociale, prend position sur l'initiative sur l'impôt successoral

## «Le thème de cette initiative est hautement actuel»

L'initiative populaire fédérale « imposer les successions de plusieurs millions pour financer notre AVS » a été lancée avant hier. Elle doit assurer une des œuvres sociales les plus essentielles de la Suisse. En interview, Helmut Hubacher dit pourquoi cette initiative est la bonne solution pour un financement durable de l'AVS.

**contact.sev:** Helmut Hubacher, au fond on pourrait parler avec toi de pratiquement n'importe quel sujet politique. Es-tu déçu qu'aujourd'hui, on mette au centre l'initiative pour imposer les successions?

**Helmut Hubacher:** Non,

le sujet de cette initiative est vraiment actuel! Il en va d'une correction attendue depuis longtemps. J'étais encore au Conseil national quand le Conseiller fédéral de l'époque, Kaspar Villiger, a lancé cette idée pour la

première fois. Bien sûr, cette bonne idée a alors été enterrée par les bourgeois. Dans le livre d'Hans Kissling, on peut lire que dans les trente prochaines années en Suisse, 178'000 héritiers recevront 969 mil-

«Les héritiers s'endorment sur leurs millions et ce serait assez raisonnable d'en mettre un cinquième à disposition.»

liards de francs. Parmi eux, 95'000 seront en dessous de la limite d'imposition de 2 millions. 80'000 personnes hériteront dans le même temps d'un total de 800 milliards et finalement, il y aura 50 fortunes de plus d'un milliard (!) qui seront héritées. Que l'on prenne 20% aux héritiers qui reçoivent plus de 2 millions apporterait durant ces 30 ans une somme de 160 milliards, ou 5,3 milliards par année. Cet argent pourrait par exemple être affecté à l'AVS. Cela amènerait de l'argent dans les caisses, sans que le grand public doive payer - ce serait une fois au tour des riches et super riches. Depuis des années on radeote sur « l'Etat mince », ce qui a amené un gigantesque endettement au niveau mondial. Ce slogan relève du combat contre l'Etat social, qui recevrait davantage d'argent avec l'impôt sur les successions.

francs, dont sa 2<sup>ème</sup> femme a reçu la moitié. Ma sœur et moi on s'est partagé l'autre moitié. La part que ma belle-mère avait reçue a été entièrement utilisée après 3 ans dans un home et elle a légué tous ses millions de fortune sans exception - elle venait d'une riche famille - aux associations de son village natal !

**As-tu eu affaire aux questions d'héritage en tant que politicien?**

Non, mais avec les questions de justice sociale, dont l'impôt sur les successions fait partie. Les héritiers s'endorment sur leurs millions et c'est assez raisonnable, d'en mettre un cinquième à disposition. Ce qui s'est passé pour l'UBS doit aussi se faire pour les assurances sociales - on doit dissoudre les blocages mentaux !

**Est-il donc vrai, que les anciens en Suisse vont si bien qu'il y a une « prospérité des aînés »?**

Qui a beaucoup d'argent comme personne âgée en avait déjà durant sa vie active. En plus, les gens héritent souvent quand ils sont déjà à l'AVS. L'argent va ainsi à l'argent, on peut le tourner comme on veut.

### BIO

Helmut Hubacher est né le 15 avril 1926 dans la vallée bernoise de Krauchthal. Il a grandi chez ses grands-parents à Zollikofen. Peu après le début de son apprentissage d'employé de gare, en 1944, il est recruté par le comité des employés de gare du SEV, dont il est membre depuis 67 ans ! Alors qu'il est apprenti, il écrit déjà son premier article pour le journal de la fédération, qui s'appelait alors « Le Cheminot ».

En 1953 il est nommé à la centrale SEV par Robert Bratschi: « Il y a eu un crash majeur à la maison. Mon père a dit : « Es-tu fou, d'abandonner une place sûre à l'Etat ? ». Peu après, il devient secrétaire à la VPOD de Bâle, ou il entre également aux jeunes socialistes. En 1963 il change pour devenir rédacteur en chef du quotidien socialiste « Basler AZ ». De 1956 à 1968, il est membre du Grand Conseil bâlois, et du Conseil National de 1963

à 1997. De 1975 à 1990, il préside le parti socialiste suisse. Il est l'auteur de nombreux livres sur la politique intérieure suisse et sur le fonctionnement du Parlement fédéral. Les deux titres les plus récents sont : « Aktenzeichen CH - Micheline, Moritz, Merz und Co » en 2004 et « Schaubühne Bern - Bundesräte und andere Solisten » en 2007, les deux à Zytglogge-Verlag (non traduits en français). A côté de ses livres il écrit depuis des années des chroniques engagées: dans la « Basler Zeitung », dans le « Schweizer Illustrierten » et à contact.sev. Hubacher rédige toujours ses œuvres à la machine à écrire, ne sait pas conduire et ne possède pas d'ordinateur. C'est pourquoi il ignore aussi qu'une poignée de fans a fondé un groupe « Helmut Hubacher » sur Facebook : « Qu'est-ce qu'on peut faire avec ça ? » me demande-t-il. Un membre du groupe a posté : « Je trouve que ses

votes sont appropriés, tout comme ses chaussettes rouges ! ». De fait, Helmut porte toujours des chaussettes rouges, aussi lors de notre interview ! C'est sa belle-sœur qui les lui tricote : « Elle ne tricote rien d'autre que des chaussettes et en a encore environ 150 en stock » dit Helmut. Helmut n'est pas seulement présent sur Facebook, mais aussi dans la vie réelle. Nous sommes ainsi interrompus durant l'interview à la Maison du Peuple de Bienne par d'autres clients qui viennent saluer Helmut et le féliciter pour son travail. Il est aussi abordé dans la rue à l'occasion et ne trouve pas cela gênant du tout. Il sent ainsi le pouls du peuple - déjà comme secrétaire de la VPOD il allait chaque fois au « Gopferdami-Bar » qui se trouvait là, et où les travailleurs buvaient des bières après le travail en manifestant leurs humeurs et leurs avis avec des jurons expressifs.

pan/hk.

# INTERVIEW



» Cela amènerait de l'argent dans les caisses sans que la grande majorité doive payer. « Helmut Hubacher, le grand connaisseur de la politique suisse.

**Crois-tu que l'initiative a une chance de récolter les 100'000 signatures nécessaires et que le peuple approuve ce vœu dans les urnes?**

Cette initiative touche moins les gens que l'initiative sur les banques en son temps. Son « état de fait » reste. Ceux qui seront touchés par l'impôt sur les héritages seront peu nombreux, les autres doivent voir cela. Le 3% des personnes imposables en Suisse possède la moitié de la fortune privée.

**N'y aurait-il pourtant pas de problèmes plus essentiels et plus urgents que cet impôt ?** Certainement, je pense par

exemple à la force du franc. Mais cette initiative va cependant bien dans le paysage politique. Les caisses maladie sont aussi un thème permanent, ou bien les problèmes d'asile et de réfugiés. Cependant, cette initiative reprend un thème essentiel, qui ne doit pas être rayé de l'agenda.

*Interview: Peter Anliker/hk*

*\*Hans Kissling: Reichtum ohne Leistung. Die Feudalisierung der Schweiz. Rüegger-Verlag, Glarus/Chur 2008. CHF 26.-. (non traduit en français)*

## «IMPOSER LES HÉRITAGES DE PLUSIEURS MILLIONS POUR NOTRE AVS»

- L'initiative populaire fédérale «Imposer les successions de plusieurs millions pour financer notre AVS » a été lancée le 16 août
- Des personnalités de divers partis et différents âges siègent dans le comité d'initiative.
- L'initiative populaire exige qu'à l'avenir, ce soit la Confédération au lieu des cantons qui perçoive un impôt sur les successions
- Seuls les héritages de plus de 2 millions seront imposés
- Ainsi, la majorité des héritiers ne seront pas touchés

par cet impôt sur les successions, car ils sont en dessous du montant imposable.

- L'impôt a un taux unique de 20%
- Des solutions favorables seront appliquées aux PME en mains familiales. Hériter d'une exploitation agricole est ainsi toujours possible.
- Un tiers des recettes de l'impôt sur les successions reviendront aux cantons. Cela compensera aussi le manque à gagner dû au fait que les impôts cantonaux actuels sur les successions seront désormais perçus par la

Confédération.

- Les deux tiers des recettes iront à l'AVS. Ainsi, les missions futures de l'AVS pourront être assurées, sans qu'un grand nombre de personnes ne doivent encore passer à la caisse. Un âge de la retraite plus flexible sera également possible pour les gens ayant un gagne-pain modeste.
- **Le SEV appelle tous ses membres à signer l'initiative (voir carte jointe) et à la renvoyer dès que possible toutes les signatures.**

RER Bulle-Romont

# Gros travaux

Les trois points de croisement nécessaires au futur RER sont désormais en place.

Les travaux sur la ligne Bulle-Romont avancent selon le calendrier prévu. Notamment la réalisation de trois points de croisements. « Il faut créer des zones de croisement, car c'est une ligne à voie unique », explique Martial Messeiller, responsable communication des TPF.

Ces trois points de croisements ont été créés dans les gares de Vuisternans-devant-Romont, celle de Sâles et enfin la gare de Vaulruz. « Nous tenons les délais », se félicite Martial Messeiller. La mise en service est quant à elle prévue le 11 décembre de cette année.

Les aiguillages sont arrivés par camion du Tessin, avant d'être installés dans les trois gares, la dernière équipée étant celle de Vaulruz au début de ce mois. Il s'agissait de gros travaux dans la mesure où cela nécessitait d'enlever tous les rails et toutes les lignes de contact. Les installations de sécurité ont aussi été complètement remplacées et renouvelées. « La grande nouveauté pour nous est que le trafic sera désormais télécommandé depuis Bulle », explique Martial Messeiller. Actuellement, c'est en effet le CEL (centre d'exploitation de Lausanne) qui s'en charge.

Actuellement, les passagers qui vont à Fribourg ou Berne doivent prendre une correspondance à Romont. Avec le RER, ils disposeront d'une ligne directe Bulle-Romont-Fribourg-Berne. La capacité sera aussi considérablement augmentée. L'objectif est d'assurer une cadence à la demi-heure en-

tre Bulle et Fribourg, contre une cadence horaire actuellement. La ligne sera exploitée en commun par les CFF et les TPF.

Ce nouveau RER devrait aussi amener à la création de plusieurs dizaines d'emplois, aussi bien aux CFF qu'aux TPF. Soit une fourchette de 60 à 100 emplois dans les 5 ans, même s'il reste difficile de faire des estimations avant la mise en service de ce RER. Certains employés actuels des TPF ont aussi suivi une formation de mécanicien. « Nous avons même des chauffeurs de bus qui se sont formés en ferroviaire », indique Martial Messeiller.

hk



Les nouveaux mâts de support pour les lignes de contact sont amenés par les airs à l'endroit exact où ils doivent être implantés.



Soutenu par l'hélico, chaque mât est ensuite placé et fixé en quelques minutes.

■ Boutique SEV

## Actions d'automne



Action

Le **T-shirt polo** 100% coton. Pratique pour le travail, le sport et les loisirs! Prix spécial d'automne dès maintenant: 6 francs.



Action

Son col en V fait de ce **T-shirt pour femmes** cintré un article de mode. Prix spécial de 6 francs.



Action

Cette **veste de pluie SEV** doublée en nylon, de qualité supérieure et avec capuchon rétractable est idéale à prendre avec soi. Disponible maintenant pour 60 francs.

# Articles SEV – profitez maintenant!

Cette **sacoche SEV** branchée en PVC est solide et imperméable. Un compartiment intérieur et extérieur assure aussi que l'ordre règne dans ce sac pratique. La courroie permet un réglage individuel pour le porter. Un système d'agrandissement original intégré permet de transporter non seulement des classeurs ou un ordinateur, mais aussi des objets plus grands. Lancé lors du congrès SEV, ce sac est déjà un succès.



Assure-toi d'avoir le tien pour 30 francs seulement !



Ce **stylo-bille Caran d'Ache** est depuis longtemps un objet culte, maintenant également disponible auprès du SEV. Proposé comme set d'écriture élégant avec un porte-mine, ce produit de marque suisse coûte 37 francs et convient aussi bien comme cadeau stylé que pour son propre usage. Ce stylo-bille pratique et inusable avec mine noire est aussi disponible seul pour 20 francs.



**La TVA est incluse pour tous les prix indiqués. Commande minimum: 20 francs (plus frais de port, 5 francs). Frais de port gratuits dès 50 francs. Rabais de dix pour cent dès 200 francs de commande.**

**Commandes au :** SEV, Case postale, 3000 Berne 6, 031 357 57 57 ou bien par internet sur [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



## Je profite de cette offre et commande:

Article	Prix	Quantité	Taille
<b>Sacoche pour les loisirs SEV</b>	30 francs	_____	
<b>Set d'écriture Caran d'Ache</b>	37 francs	_____	
<b>Stylo-bille Caran d'Ache</b>	20 francs	_____	
<b>T-shirt polo SEV, noir, tailles S/M/L/XL/XXL</b>	6 francs	_____	_____
<b>T-shirt SEV, noir, col en V.</b> Tailles XS=32/S=34/M=36/L=38/XL=40	6 francs	_____	_____
<b>Veste de pluie SEV, noire, tailles S/M/L/XL/XXL</b>	60 francs	_____	_____

## Adresse de livraison et de facturation

Nom/prénom \_\_\_\_\_

Rue/no \_\_\_\_\_

CP/localité \_\_\_\_\_

Membre de la section \_\_\_\_\_

**Talon à découper et renvoyer au : SEV, Case postale, 3000 Berne 6**

**QUELLE MOBILITÉ À QUEL PRIX?**

Séance d'information aux cadres CFF

**Mercredi 5 octobre à Lausanne**

Le syndicat du personnel des transports SEV invite les cadres des CFF à participer à une information qui aura lieu le:



Mercredi 5 octobre 2011, de 16h30 à 18h30, Salle des Vignerons. Buffet de la Gare CFF à Lausanne

**Thème de la séance: Quelle mobilité à quel prix?**

Orateur: Matthias Finger, professeur de management des industries de réseau à l'EPFL

Son intervention sera suivie par une partie questions et discussion

Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation



Avec près de 46'000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat du domaine des transports publics

Pour renforcer nos effectifs au secrétariat central à Berne (division romande), nous cherchons pour le 1er octobre ou pour une date à convenir

**un/e secrétaire syndical/e à 80 - 100 %**

Votre tâche principale consistera surtout à vous occuper des dossiers du domaine des CFF et de l'encadrement et de la défense de nos membres travaillant aux CFF.

Vous disposez si possible d'une expérience professionnelle au sein des CFF. Vous avez une expérience syndicale et êtes prêt/e à vous engager pour la cause et en faveur de nos membres. Vous travaillez de manière indépendante, faites preuve d'initiative et êtes flexible. Votre langue maternelle est le français avec de très bonnes connaissances orales de l'allemand. Votre lieu de travail est Berne.

Nous offrons à toute personne motivée et engagée un travail qui sort de la routine dans un environnement intéressant, avec de très bonnes conditions d'engagement.

Êtes-vous intéressé/e? Madame Ursula Lüthi, responsable du personnel, se réjouit de recevoir votre postulation complète jusqu'au 9 septembre 2011: SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6, ursula.luethi@sev-online.ch.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez vous adresser à: Giorgio Tuti, président SEV, Tel. 031 357 57 57.

Si vous souhaitez des informations sur le SEV, vous pouvez consulter notre site sous [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).**Commission féminine****Mercredi 10 septembre****■ Commission féminine romande**2<sup>e</sup> sortie annuelle

9h48, départ de Lausanne

10h30 rendez-vous à la gare de Nyon

La commission féminine romande invite toutes les femmes romande à son excursion annuelle.

Rendez-vous à la gare de Nyon, où nous prendrons ensuite le bateau jusqu'à Yvoire.

Marie-Thérèse Godel



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

**Un mécanicien d'entretien (mécanique générale)**

afin d'assurer la maintenance complète des véhicules ferroviaires à l'atelier de Bière.

- Vous avez suivi une formation complète de mécanicien en mécanique générale.
- Vous avez une expérience récente d'au moins 5 ans dans un atelier pratiquant le tournage de pièces sur des machines conventionnelles (sans programmation).
- Vous avez le sens du travail bien manufacturé.
- Votre expression en langue française écrite et orale est correcte.
- Le travail dans une petite équipe vous convient.
- La polyvalence des tâches vous correspond.
- De la connaissance dans le domaine ferroviaire est un atout.

**Nous vous offrons:**

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

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

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

Ou à: [info@mbc.ch](mailto:info@mbc.ch) avec la même mention

Le responsable du secteur ferroviaire, M. Michel Zimmermann, se tient à votre disposition au 021/811.43.43 pour tout renseignement.

**Attention:** il ne sera répondu qu'aux offres complètes et présentant un profil correspondant à la description ci-dessus.**3ème 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**

## Pensionnés

**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 Zigguratt, 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 – ragout 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.

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

*Le comité*

**Mardi  
30 août**

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

La section invite tous les retraités d'elveto 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 Thoune. 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.

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

*Le président de la section:  
Ferruccio Calogero Noto*

**Mardi  
6 septembre**

■ **PV Fribourg**  
Pique-nique

Bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11 h 08

11 h 55, rendez-vous à la boucherie de Marsens

Inscriptions au plus tard jusqu'au samedi 3 septembre auprès du vice-président Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: franz-rohner@bluewin.ch ou auprès du caissier Francis Lambert, tél. 026 322 2161, e-mail: francis.lambert@bluewin.ch

Lors de votre inscription, prière d'indiquer votre mode de transport (voiture ou bus)

Notre section organise un pique-nique **au chalet des Gros Prarays, sis aux Monts de Marsens**.

Vous êtes toutes et tous cordialement invités à participer à cette journée de rencontre. Vous pouvez vous y rendre en voiture privée, avec si possible rendez-vous devant la boucherie de Marsens pour y amener les passagers du bus. Des voitures seront à disposition dès l'arrêt du bus pour vous amener au chalet. Retour de Marsens à 16 h 26 ou 17 h 19, arrivée à Fribourg à 17 h 20, resp. 18 h.

La section a le plaisir de vous offrir la soupe de chalet ainsi que les cafés. Pour le reste, chacun apporte son pique-nique. Boissons servies sur place à des prix raisonnables.

Ce pique-nique aura lieu par n'importe quel temps.

*Le secrétaire de la section,  
Maurice Kolly*

## Pensionnés

**Jedi  
15 septembre**

■ **VPT Goldenpass**  
Sortie annuelle, retraités

11 h 15

Hotel Landhaus, Saanen

Date d'inscription: jusqu'au 31 août, chez Georges Butty ou Heinz Disch

Nous nous rencontrons à Saanen pour la sortie annuelle des retraités.

*Le comité*

**Mercredi  
28 septembre**

■ **PV Vaud**  
Assemblée d'automne

14 h

Salle des Cantons du Buffet de la gare, Lausanne

SEV-PV Vaud: pour des raisons techniques (élections fédérales), notre assemblée d'automne est avancée au mercredi 28 septembre et l'assemblée du 26 octobre est supprimée.

*Le comité*

## Sections

**Jedi  
29 septembre**

■ **VPV Lausanne**  
Assemblée extraordinaire  
Collaboration VPV/SBV

17 h

Buffet de la Gare, Grand salon Lausanne

Au programme de cette assemblée extraordinaire, une information et une présentation du projet de collaboration entre VPV et SBV, ainsi qu'une prise de position de la section et la suite à donner.

*Le comité*

## Loisirs

**Dimanche  
4 septembre**

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

11 h 15

Yverdon-Bains  
Refuge de Valeyres

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*

**Mercredi  
10 septembre**

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

9 h

Restaurant-Hôtel Handegg, Guttannen

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*

## DÉGÈS

**Huguette Beday**, veuve d'Emile, décédée le 16 juillet dans sa 95<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Bernard André**, contrôleur wattman à NStCM retraité, décédé le 13 juin dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre VPT NStCM - TPN - TéléDôle.

**Marie-Thérèse Devaud**, veuve de Gilbert, décédée le 7 août dans sa 94<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Jean-Louis Duruz**, ouvrier spécialisé retraité, décédé le 27 juillet dans sa 68<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Hansruedi Hotz**, fonctionnaire d'exploitation retraité, décédé le 4 août dans sa 78<sup>e</sup> année. Membre PV Bienne.

**Germain Morel**, conducteur de tracteur sur rail retraité, décédé le 1<sup>er</sup> août dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Violette Pascal**, veuve d'Henri, décédée le 3 août dans sa 92<sup>e</sup> année. Membre PV Bienne.

**Marguerite Petignat**, veuve de Gaston, décédée le 12 août dans sa 94<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

**Rose Pittet**, décédée le 22 juillet dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Michel Repond**, chef de manœuvre retraité, décédé le 5 août dans sa 84<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Daniel Uhler**, visiteur retraité, décédé le 29 juillet dans sa 77<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

Angle droit

# Les doigts presque brûlés

Grâce à la protection juridique SEV, notre membre n'a pas été condamné pour incendie criminel.

Un employé du nettoyage fume une cigarette durant sa pause et jette le mégot à la poubelle. Peu après, celle-ci prend feu.

«Suite à votre opposition, nous avons revérifié les faits et conclu que vos objections sont justifiées.» Voilà le message laconique du bureau du district chargé de l'affaire du nettoyeur qui s'était opposé à une amende de 440 francs (taxes incluses), avec l'aide du SEV.

Reprenons depuis le début: le nettoyeur travaillait de nuit, pressé par le temps puisque l'électricité devait être coupée durant la nuit. Il devait donc passer l'aspirateur rapidement. Avec son collègue, il a vidé les sacs des aspirateurs et jeté les sacs

pleins aux ordures. Après avoir terminé, il a fumé une cigarette. Il a écrasé le mégot dans le cendrier puis l'a jeté dans la poubelle.

Les nettoyeurs sont ensuite retournés dans le train, afin de vider les poubelles des wagons. La poubelle qui contenait le mégot a entre-temps pris feu. Le feu était contenu et pas dangereux. Malgré cela, il a reçu une amende pour «violation de la loi relative à la protection contre l'incendie». Derrière cela se tenait surtout le spectre de l'assurance incendie, qui allait chercher un responsable à cet incident.

Le nettoyeur s'est alors adressé au SEV, qui a mis un avocat à sa disposition. Celui-ci est vite arrivé à la conclusion qu'une responsabilité du nettoyeur ne pouvait pas être exclue mais qu'elle était

très difficile à prouver. Aussi bien les déchets trouvés dans le train que les appareils techniques sur le lieu du sinistre pouvaient être une éventuelle cause de l'incendie. L'avocat a donc justifié l'opposition à l'amende infligée ainsi: «Dans ces circonstances, la cause de l'incendie ne peut pas être déterminée au niveau juridique.»

Un juge aurait forcément acquitté notre membre. Il était donc logique de suspendre la procédure et d'accorder une indemnisation adaptée. A ces arguments, plus rien ne pouvait être ajouté. La procédure pénale a donc été annulée et, conséquence logique, le spectre d'une demande de l'assurance a disparu.

*L'équipe de protection juridique SEV*

## 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 Gianoli, 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 1<sup>er</sup> septembre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 25 août à 10 h.

# suisse traffic

## Internationale Fachmesse des öffentlichen Verkehrs

### Bern, 6.-9.9.2011

Messeplatz Bern

Veranstalter

**BERNEXPO**<sup>+</sup>  
GRUPE

Sparen Sie mit dem  
SBB RailAway-Kombi.

Mit Symposium  
und Fachtagungen

[www.suissetraffic.ch](http://www.suissetraffic.ch)

Elsbeth Wyss, qui travaille dans l'entreprise asm, nous recommande une randonnée facile dans la Haute-Argovie

## A la découverte du patrimoine culturel des Wässermatten

Les Wässermatten, des prairies irriguées, constituent un paysage unique d'importance nationale dans la région de la Haute-Argovie (Oberaargau).

Le trajet entre Zurich et Berne, sur la nouvelle ligne, dure aujourd'hui juste une heure. Entre deux tunnels sur le tronçon Rothrist-Langenthal, les trains rapides passent sur un pont, et offrent durant quelques secondes une belle vue sur la vallée idyllique de la Murg. Il vaut la peine de visiter cette région du Mittelland et d'apprendre à la connaître.

En plein milieu de cette région habite Elsbeth Wyss, à Roggwil plus exactement. Elle est agente d'exploitation chez Aare Seeland mobil à Langenthal et nous recommande de découvrir les « Wässermatten »



en faisant une randonnée facile, de peu de dénivelé, le long d'un chemin retiré et charmant sur le « Rotkanal ».

Les Wässermatten, prairies irriguées, vertes et fertiles, forment un paysage inchangé d'une beauté unique. Ces prairies sont un lieu de vie pour quantité de plantes et animaux rares. C'est en Haute-Argovie que se trouvent les derniers Wässermatten bien conservés de Suisse. Elles se trouvent dans les fonds des vallées de l'Oenz, Langete, Pfaffneren et Rot. Ces prairies sont les reliques d'une façon ancienne d'utiliser le sol, jadis très répandue dans le Mittelland suisse, avec un système d'irrigation très développé.

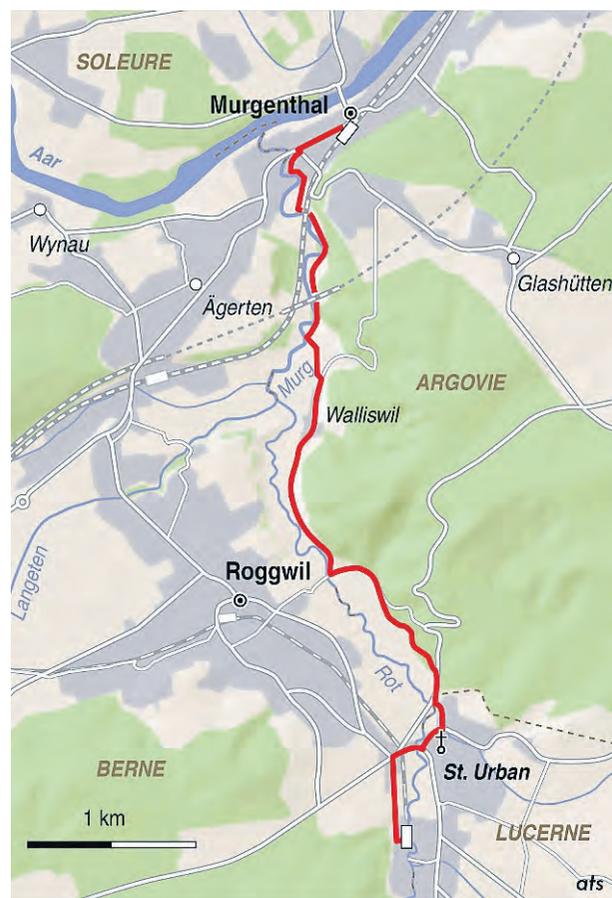
Au 13<sup>e</sup> siècle, ce sont les moines cisterciens de Saint-Urbain qui ont entrepris des travaux afin d'aménager des prairies irriguées au ren-

dement amélioré. Ils sont donc à l'origine de l'un des plus anciens et des plus curieux paysages agricoles artificiels de Suisse. En relation avec la nappe phréatique, ces Wässermatten constituent aujourd'hui un site protégé et sont gérées par une fondation. Aujourd'hui encore, 110 hectares sont inondés trois fois par année.

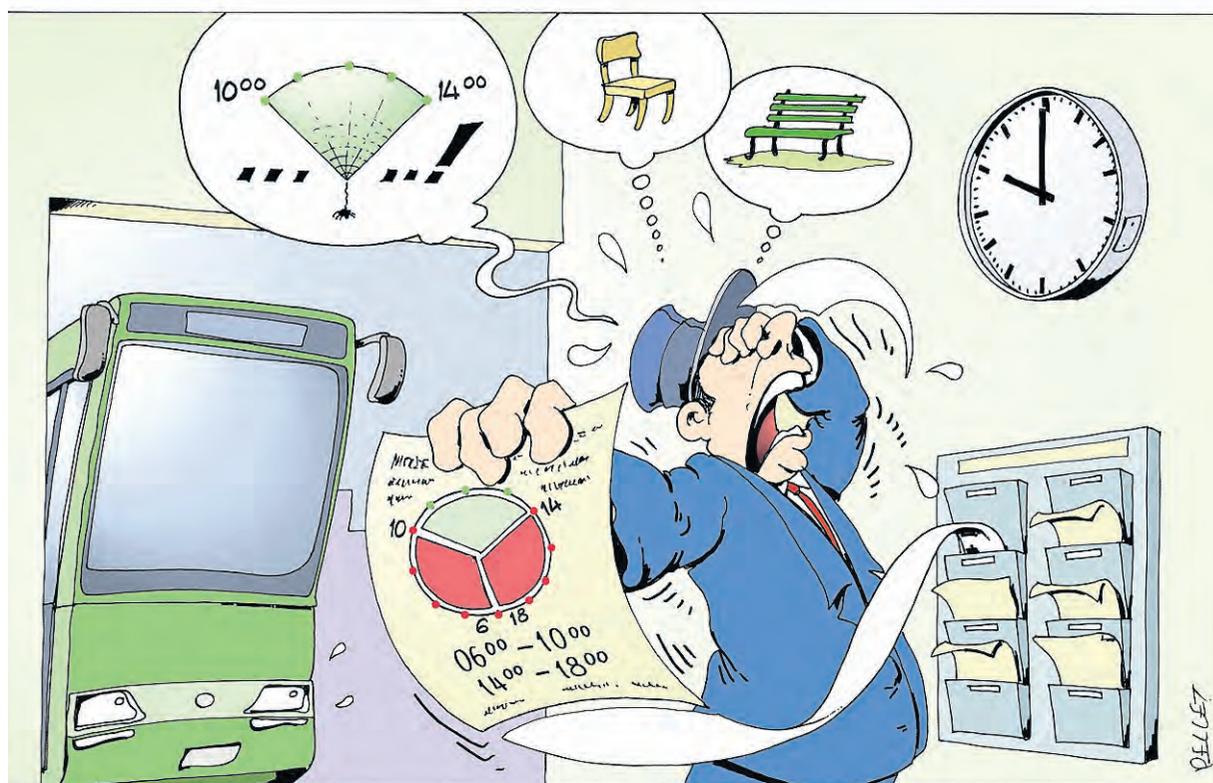
Le lieu de départ de l'excursion se situe à la gare de Murgenthal. Le chemin va tout d'abord en direction du sud, sous l'ancienne ligne Olten-Berne puis sous le nouveau tronçon. Le chemin suit au départ le « Rotkanal » puis le Roth, jusque peu avant le but final de la randonnée, Saint-Urbain. On a alors une vue sur le cloître cistercien imposant de Saint-Urbain. La grande église baroque avec ses stalles connues mondialement mérite qu'on y fasse un crochet, avant de se rendre à la gare, d'où l'on peut rejoindre Langenthal avec Aare Seeland mobil.

pmo/hes

www.aare-seeland-mobil.ch



### PELLET PIOCHE: QUAND LES HORAIRES TAPENT SUR LES NERFS (LIRE DOSSIER P. 4-6)



### IL Y A 50 ANS

#### Non au « chacun pour soi »

Il est possible de vivre chacun pour soi tant que d'autres pensent communauté. Prenons par exemple le fait d'une usine. Combien de camarades pratiquent le « chacun pour soi » ? Combien ne s'intéressent absolument pas au sort de leurs collègues ? Combien se moquent de l'intérêt de l'ensemble ? Pour eux, une chose compte, gagner le plus possible, par n'importe quel moyen, même si les copains doivent en subir les conséquences. Non, non et non, cette solution est fautive. « Chacun pour soi », c'est l'égoïsme, l'injustice et la contrainte. Alors, avant de dire « chacun pour soi », pensons que nous sommes tous embarqués sur la même planète et que nous n'avons pas le droit de fermer les yeux et notre cœur aux réalités de notre monde.

Le Cheminot, 18 août 1961

Roger Maurer pilote le vapeur «Schiller» sur le lac des Quatre-Cantons et s'occupe de la caisse centrale de la VPT

# Un capitaine ami des chiffres

En tant que caissier central de la VPT, Roger Maurer gère les biens de la branche des actifs la plus importante du SEV, mais son principal métier est de piloter un vapeur à aubes sur le lac des Quatre-Cantons.

En tant que caissier central de la VPT, Roger Maurer gère les biens de la branche des actifs la plus importante du SEV, mais son métier principal est de piloter un vapeur à aubes sur le lac des Quatre-Cantons.

Son père était cheminot, son fils aime voler, mais lui-même a baigné dès l'enfance dans le monde des bateaux. Roger Maurer a commencé comme garçon de buffet lors d'un job de vacances sur le lac des Quatre-Cantons, auquel il est resté fidèle depuis. Et depuis l'an passé, le «Schiller», un vapeur à roues à aubes, est devenu «son» bateau.

## Pas un seul jour d'ennui

Le chemin a été long pour devenir capitaine de bateau à vapeur, mais varié. «Le mois passé j'ai fêté ma 30<sup>e</sup> année à ce poste, et je ne me suis jamais ennuyé un seul jour», souligne Roger Maurer.

Il a commencé comme contrôleur et caissier saisonnier, avant d'être engagé en fixe. En 1987, il a passé le premier examen comme timonier. Bientôt s'est annoncée l'année 1991. Pour les 700 ans de la Suisse, le lac des Quatre-Cantons s'attendait à une ruée des passagers, raison pour laquelle Roger Maurer et d'autres collègues ont rapidement passé à des bateaux pouvant accueillir jusqu'à 700 personnes. Il s'en souvient: «Nous avons eu un million de passagers en plus sur le lac en 1991!»

Il a vécu un grand moment en 1998: avec le «MS Waldstätter», la société de navigation a mis un nouveau bateau en service, construit dans son propre chantier naval, et Roger Maurer a été depuis le début le pilote responsable de ce bateau. Deux ans avant, il a passé



Syndicaliste et capitaine: Roger Maurer à la barre d'un bateau à vapeur du lac des Quatre-Cantons.

le «grand» examen qui lui permettait aussi de piloter des bateaux à moteur ayant une capacité de transport de plus de 700 personnes.

## Un rôle d'accueil

Le «MS Waldstätter» est un bateau tout à fait particulier, s'enthousiasme Maurer. Il est adapté aux grands banquets et aux événements spéciaux. «Le timonier a un vrai rôle d'accueil, en particulier avec les courses spéciales: cela me plaît beaucoup.» Il se sent à un carrefour dans ses tâches: «Je représente le bateau et mon équipage et je suis très proche des clients.» Il est resté sept ans sur le «Waldstätter», avant de passer l'examen pour devenir pilote de bateau à vapeur.

Là-dessus, son chemin l'a brièvement ramené dans un bureau, où il assumait avant tout des tâches administratives, et où il ne pouvait encore piloter lui-même qu'un peu seulement.

Cependant il y a eu toujours plus de brèches à remplir est il s'est retrouvé de plus en plus souvent à la barre, avant

de décider finalement de retourner à la navigation. En 2010 il a pris en charge le vapeur «Schiller», qu'il dirige maintenant comme capitaine. Roger Maurer explique la subtile différence: «Il y a seulement huit capitaines sur le lac des Quatre-Cantons, reconnaissables à leur casquette blanche. Tous les autres sont timoniers.» Il peut à nouveau s'adresser comme hôte aux passagers et la symphonie de départ du vapeur chaque après-midi lui plaît particulièrement.

L'été maussade lui pèse sur le moral, cependant. «Nous avons pourtant la même quantité de jours ensoleillés chaque année, mais quand les vacances d'été sont mauvaises, nous naviguons avec des bateaux à moitié vides.» Roger Maurer est cependant optimiste: les vacances ne sont pas encore finies et un bel automne peut encore sauver la saison sur le lac des Quatre-Cantons.

Il a grandi à Lucerne et n'est jamais parti sur un autre lac. Les mers du monde ne l'ont pas non plus inspiré. Pas seu-

lement à cause de ses liens avec la Suisse centrale et la famille, mais aussi à cause de la fonction: «Ici je suis capitaine, là-bas je frotterais le pont.»

Il se voit comme un navigateur d'eau douce typique, et ajoute que le Rhin le fascine depuis longtemps déjà: «Nous avons eu une formation pour les roues à aubes à Bâle en hiver; avec le gros trafic qu'il y a sur cette voie d'eau étroite, c'est un défi nautique!»

## Épargné par la malchance

C'est parfois serré aussi sur le lac des Quatre-Cantons; amateurs de voile, pédalos et surfeurs croisent la route des bateaux de ligne, parfois très près. «Nous naviguons exprès de façon défensive, même si nous avons la priorité. La prévention des accidents passe avant tout.» Il raconte comment il a dû freiner à fond, alors qu'un surfeur fonçait sur son étrave. «Jusqu'ici j'ai toujours eu de la chance, je touche du bois pour que ça continue!»

Roger Maurer se montre satisfait du partenariat social avec la société de navigation

## BIO

**Roger Maurer** est né à Horw où il vit avec sa femme, son fils et sa fille. Il est entré rapidement au comité de la section VPT SGV, dont il a géré la caisse pendant dix ans. Il a ensuite été membre du conseil de fondation de l'Ascoop durant les années «agitées». Il est entré à la commission de gestion de la VPT en 2001, avant de reprendre la caisse centrale: «J'ai toujours trouvé que la tenue des comptes a quelque chose de logique, et j'étais déjà à l'aise avec ça à l'école de commerce.»

A côté de son métier et de sa famille, il fait beaucoup de sport, avant tout du vélo en été et du ski de fond en hiver. Il a régulièrement pris le départ du marathon à skis de l'Engadine avec des collègues et en 2007, il a participé à la Vasaloppet, en Suède, une course de plus de 90 km.

du lac des Quatre-Cantons. Il y avait bien quelques différences de son temps, mais cependant, les conditions de travail sont bonnes.

La discussion la plus difficile a eu lieu durant l'année anniversaire en 1991, quand la compagnie a voulu introduire un service avec deux hommes sur les trois nouveaux bateaux à moteur de taille moyenne. Le SEV s'est alors battu avec succès contre cela, ce qui fait qu'aujourd'hui encore ces bateaux sont occupés par trois hommes d'équipage quand ils naviguent, souligne Maurer. Seuls les plus petits bateaux circulent avec deux personnes.

Il faut nettement plus de personnel sur le bateau à vapeur «Schiller»: l'équipage se compose de quatre hommes d'équipage sur le pont et deux machinistes, qui veillent à ce que les roues à aubes tournent correctement.

Peter Moor/hk