

Lausanne

Le nouveau Musée cantonal des beaux-arts devrait s'implanter sur l'ancien dépôt de locs.

Page 5



Winterthur: voir les archives SLM

A l'occasion des Journées du patrimoine qui auront lieu les 10 et 11 septembre prochains, il sera possible de visiter les archives de la SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik).

Page 18



Adrian Zimmermann

Cet historien, membre de notre syndicat, a commencé à rédiger 40 ans d'histoire du SEV.

Page 20

Mise en œuvre discutable du nouveau système salarial CFF Toco à la division Infrastructure

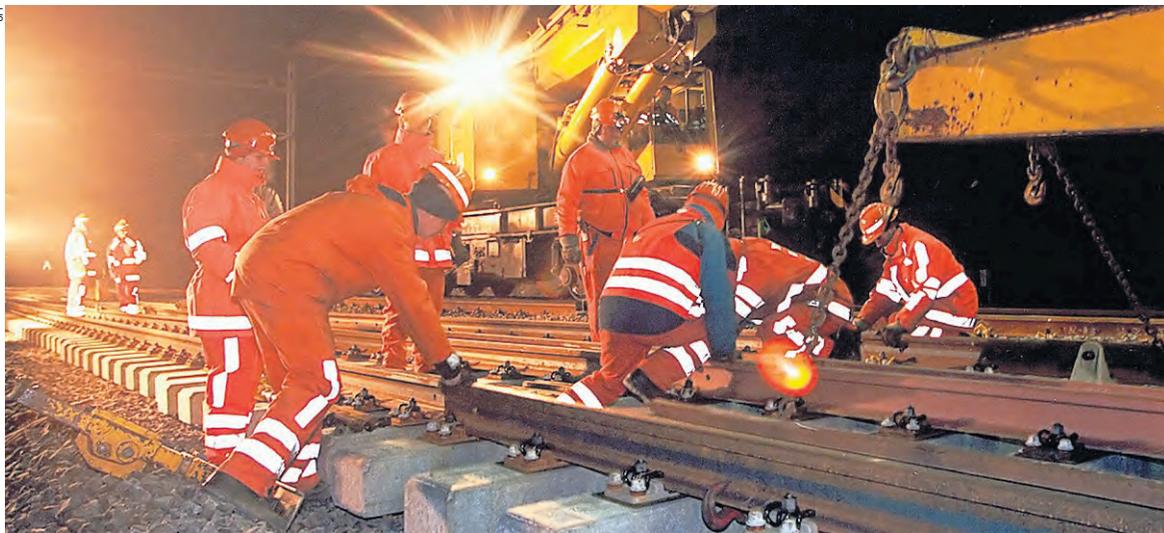
Toco est-il mal utilisé ?

L'Infrastructure a classé de manière flagrante de nombreux collaborateurs dans un niveau d'exigences plus bas que celui de l'ancienne échelle de fonctions.

Pourquoi l'Infrastructure a classé par la bande ses métiers techniques manuels plus bas n'est pas encore compréhensible pour les gens concernés. Les documents explicatifs manquent la plupart du temps. Les descriptions de postes dignes de ce nom semblent ne

pas exister dans de nombreux cas. La question se pose donc de savoir sur quelles bases ces classements ont été faits. Le SEV veut maintenant clarifier cela avec les demandes collectives.

Pages 10 à 12



Les CFF ont frappé d'innombrables collaborateurs spécialisés en baissant leur classification, alors qu'ils ne sont pas si faciles à remplacer.

RECRUTEMENT ET SALAIRE MINIMUM

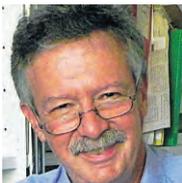
Lors de sa dernière séance qui a eu lieu le vendredi 26 août, sur proposition de la sous-fédération VPT, le comité SEV a décidé de lancer une étude dans le but de chercher à améliorer l'organisation du recrutement de nouveaux membres. Durant cette même séance, le comité a décidé d'inciter les responsables des sections à encore récolter des signatures en faveur de l'initiative «Pour des salaires minimums».

Page 2

Diminuer le personnel augmente la violence dans les lieux publics

Ce qui amène l'insécurité

■ «De nombreuses personnes ne seraient pas bagarreuses et se comporteraient tout à fait normalement si les structures ne leur rendaient pas les choses aussi faciles», dit le professeur Martin Killias dans l'interview avec *contact.sev*. Il critique



notamment pour cette raison la suppression de l'accompagnement sur les grandes lignes et le RER zurichois. Il demande qu'il y ait moins de possibilités de faire du raffut, en réintroduisant les heures de police par exemple

pmo

Interview pages 6 et 7

ÉDITO

RÉCLAMER DES HAUSSES DE SALAIRE SE JUSTIFIE

Est-ce une contradiction, si l'USS demande d'un côté l'aide fédérale pour les entreprises frappées par la crise et demande de l'autre côté des hausses de salaires de 2% à 3% ?

Non ! Car l'aide fédérale est nécessaire seulement pour des secteurs bien définis, ceux qui sont touchés directement par le franc fort, et ce n'est de loin pas le cas de tous. Le trafic marchandises ferroviaire est concerné, et aussi une partie du tourisme. Mais cela touche avant tout l'économie d'exportation, où les employeurs menacent directement de supprimer des places de travail (en laissant de côté le travail gratuit involontaire dû à l'allongement des horaires). Mais les informations hystériques sur la crise dans les médias – les employeurs sans scrupules se jettent dessus – font complètement oublier qu'il y a de nombreuses entreprises en Suisse qui vont bien jusqu'ici, et même très bien. C'est valable dans toutes les branches qui ne sont en contact avec l'étranger ni pour acheter, ni pour vendre, et qui produisent simplement en Suisse pour la Suisse ; cela vaut aussi pour les groupes géants suisses, qui doivent toujours compter avec des fluctuations du taux de change. De gros bénéfices ont été obtenus ici, et le personnel doit participer à ces bénéfices à travers des hausses de salaires durables. Il y a une crainte légitime à ce que les entreprises utilisent la situation pour servir généreusement leurs actionnaires tout en berçant leur personnel d'appels à se serrer la ceinture

Giorgio Tuti, président SEV

Le comité SEV adopte une proposition de la VPT

Mieux coordonner le recrutement

Le recrutement marche plutôt bien cette année. Le comité SEV, qui s'est réuni au secrétariat central le 26 août, demande toutefois de renforcer la campagne d'adhésions.

Grâce à l'action « 11 - 11 - 11 - Memberstars » (voir l'annonce page 17), la campagne de recrutement marche

mieux comparativement aux campagnes des précédentes années. Pour atteindre les objectifs, des efforts supplémentaires sont nécessaires car cette année les dépenses du SEV dépasseront pour la première fois les recettes provenant des cotisations des membres.

2011 sans mois faible

« Cela va plutôt bien cette année », a commenté le président Giorgio Tuti avant d'ajouter « mais on peut faire encore mieux... » Le secrétaire syndical Jérôme Hayoz, responsable de l'action de recrutement, a détaillé le nombre d'adhésions mois par mois : « C'est important de constater que cette année il n'y a pas eu de mois faible, il y a eu une volée de nouveaux membres même en août qui est habituellement une période où le recrutement est plus problématique. » Jérôme Hayoz a annoncé que des actions « SEV proche des gens » seront menées ces prochains mois dans le but d'améliorer l'image que nos membres se font de notre syndicat.

Pour l'heure, nous avons 333 membres actifs qui ont recruté au moins un nouveau membre SEV. Ce nombre montre que la recette

« un membre recrute un nouveau membre » reste toujours un succès estampillé SEV. « Nos collègues des autres syndicats envient notre politique de recrutement », a relevé Giorgio Tuti.

Comment faire mieux

Ce sont les sous-fédérations qui sont les premières responsables du recrutement. Leurs responsables rencontrent plusieurs fois par année les secrétaires syndicaux SEV

pour coordonner leur travail. Malgré tout, il y aurait la possibilité de faire mieux. Tous les membres du comité SEV sont tombés d'accord sur ce constat, mais les avis divergeaient sur la manière d'y arriver. Le comité central de la sous-fédération VPT a proposé de lancer une étude sur la manière d'améliorer les synergies entre le SEV et les sous-fédérations. Pour certains membres du comité cette demande va trop loin,

tandis que pour d'autres elle n'est pas suffisante, rappelant au passage qu'une proposition avait été faite pour engager des recruteurs professionnels. Finalement, lors du vote, la proposition de la VPT a clairement été acceptée. Le SEV devra présenter un rapport qui indique clairement quels sont les moyens pour qu'à l'avenir on puisse continuer à recruter de nouveaux membres avec succès.

Peter Moor/AC

EXPRESS

- Le bilan financier intermédiaire du SEV de la première moitié de l'année montre de bons et mauvais côtés : les succès du recrutement et la mise en œuvre d'économies d'un autre côté ont laissé des traces positives dans les comptes d'exploitation. Les turbulences sur les marchés financiers ont cependant conduit à des rendements de la fortune complètement incertains ; dans les comptes intermédiaires, ils sont profondément dans le rouge. En août, il y a eu des variations de presque un million de francs. Il est actuellement impossible de faire des pronostics pour la fin de l'année.
- Le comité a donné son feu vert à la signature des temps de travail spécifiques (BAR) aux CFF trafic voyageurs. Tous les BAR sont en pratique inchangés et en particulier reconduits sans péjoration.
- Le comité a aussi présenté la CCT de la compagnie de navigation Mouettes Genevoises. Celle-ci apporte durant sa validité (jusqu'à fin 2014) des augmentations de salaires par échelon de quelque 300 francs par mois. Finalement, le comité a été informé qu'avec 3500 signatures récoltées pour l'initiative sur les salaires minimum, le SEV est loin de son quota. Des actions seront menées durant les assemblées des sections de cet automne. pma/hk

LE SEV NE VOIT PAS DE RAISON DE NE PLUS COLLABORER AVEC LA CPT

Un membre voulait savoir du SEV pourquoi il n'arrêterait pas la collaboration avec la caisse-maladie CPT, le président du conseil d'administration de la CPT ayant été mis sous enquête par la surveillance des marchés financiers.

L'histoire remonte à 2010, quand la CPT voulait fusionner avec la caisse-maladie Sanitas. Les actions de la CPT ont été massivement revalorisées en vue de la fusion, ce qui aurait apporté des centaines de milliers de francs avant tout aux dirigeants et au conseil d'administration. Le membre inquiet voulait savoir si des responsables du SEV et de la VPT (où il est inscrit) en profitaient aussi et si c'est pour cette raison que le SEV est resté muet sur ce cas.

Ce sujet est venu sur la table durant la réunion du comité, même si son caractère brûlant est aujourd'hui nettement affaibli, parce que la fusion n'a pas eu lieu et que par conséquent, les

gains en actions n'ont pas été réalisés. L'enquête contre les présidents du conseil d'administration est cependant encore en cours. Le SEV a depuis 1999 un contrat avec la CPT, qui permet aux membres SEV d'obtenir un rabais (de 20%) sur les assurances complémentaires.

Comme le chef des finances Ruedi Hediger l'a indiqué lors de la réunion, plus de 4000 membres SEV utilisent cette offre. Les responsables SEV ne sont cependant pas actifs à la CPT, dont personne non plus n'aurait pu profiter de manière privée.

Il ne faut toutefois rien minimiser : « Nous jugeons de la manière la plus sévère de tels agissements avec les primes des assurés », souligne un membre du comité, qui a aussi ajouté : « Aujourd'hui c'est la soupe à la grimace ! » Sur la base de cette mise au point, le comité a décidé que le SEV poursuivrait sa collaboration avec la CPT.

Les doutes sont levés pour les « cas douteux »

≥ 50% = 100% de droit aux FVP

Une petite précision qui clarifie la situation : celles et ceux qui sont employés au minimum à 50% aux CFF ont droit aux FVP.

Quelques membres ont signalé au SEV une (soi-disant) anomalie : celui/celle qui est mis(e) à la retraite partielle pour raison médicale peut, suivant le processus de la réintégration professionnelle, être à nouveau engagé(e). Dans un tel cas, il est possible que l'occupation corresponde à plus de la moitié du

temps de travail normal, mais que le salaire, au vu des capacités limitées, soit en dessous de la moitié du plein salaire. Plusieurs employés dans une telle situation se sont vu refuser l'AG FVP. Est-ce normal ?

Le SEV intervient

Le SEV est intervenu auprès du service du personnel des CFF : « Nous vous demandons instamment d'examiner cette pratique, resp. de la corriger en prenant en compte le taux d'activité basé sur le temps de travail. » En clair, ce n'est pas le salaire, resp. le

taux d'activité selon le contrat de travail, mais bien la présence réelle (temps de travail) dans l'entreprise qui doit être déterminant pour octroyer un droit aux FVP.

La faute est balayée

Les CFF réagissent promptement et à la satisfaction du SEV : « Les personnes à la retraite partielle avec un temps de présence de 50% ou plus et un taux d'activité diminué seront considérées comme « actives » au sens du tarif 639 et recevront l'AG FVP 2^e classe gratuitement. Nous adapterons la feuille 10 (du

registre N du manuel de direction du personnel, remarque du rédacteur) et nous enregistrerons ces cas en tant qu'actifs dans notre base de données FVP. »

Amélioration obtenue

Parfois, ce sont quelques petites omissions qui mènent à l'insécurité, aux doutes et à des situations d'injustice. Le SEV, en tant que représentant fort du personnel, s'engage – souvent avec succès – pour obtenir une application des règlements qui tienne compte des droits des employés. SEV

Meurtre aux Transports publics genevois (TPG)

Enquête demandée

Lundi 22 août, un employé des TPG a abattu l'un de ses supérieurs. Suite à ce drame, la direction de l'entreprise et les partenaires sociaux souhaitent qu'une enquête interne soit faite.

Michel Viret, représentant du service technique au sein du comité de la section SEV TPG, a participé à la rencontre entre la direction et les syndicats qui a eu lieu deux jours après l'assassinat du responsable de la maintenance des infrastructures aux TPG. « Les deux parties ont convenu que le mieux à faire, dans un premier temps, c'est de laisser retomber la pression. Une psychologue externe à

l'entreprise a été mandatée pour être à l'écoute des collègues qui ont besoin de parler. Nous avons aussi convenu de la nécessité de mener une enquête interne pour déterminer avec le plus d'exactitude possible ce qui s'est réellement passé. Mais une chose est claire : ce geste est inexcusable ! »

La victime, 51 ans, vivait avec son épouse à Vétraz-Monthoux en France voisine. Le meurtrier présumé, un collègue du service technique d'origine italienne, âgé de 47 ans, alors qu'il était en congé maladie, a fait irruption le lundi 22 août dans l'entrepôt de Bachet-en-Pesay et a tué de deux balles son responsable hiérarchique. Marié, père d'une fille de 2 ans, le suspect a été arrêté en Italie le lendemain du meurtre.

Alberto Cherubini

ÉLECTRICITÉ

LA LIBÉRALISATION EST LE PROBLÈME, PAS LA SOLUTION

■ Au début de la pause estivale, le Tribunal fédéral a, dans un arrêt, mis clairement un frein à la libéralisation du marché de l'électricité et rappelé à l'ordre le Département fédéral concerné. L'entreprise Stahl Gerlafingen AG, confrontée au prix élevé de l'électricité sur le marché « libre », a le droit, contrairement au verdict prononcé par la Commission fédérale de l'électricité (ElCom), de ne pas céder aux sirènes du marché. La décision de Mon-Repos montre aussi que l'intérêt d'avoir une sécurité de l'approvisionnement en électricité à des prix stables – le but explicite depuis des années des syndicats – est aussi important pour les petits consommateurs que pour les grands.

Rolf Zimmermann, USS

POINT DE VUE

Lac d'huile pour la CGN ?

Depuis le plébiscite du Parlement vaudois en faveur de la CGN, tous les acteurs du dossier semblent envisager une navigation en eaux calmes... La garantie de voir la flotte Belle Epoque préservée et en exploitation, jumelée au compromis d'une structure en holding pour la compagnie semblent de nature à contenter les esprits de chacun.

Le dernier épisode en date fut l'AG des actionnaires au mois de juin. Lors de cette dernière, les actionnaires devaient donner un signal fort aux pouvoirs politiques. Ils devaient démontrer leur volonté de se faire « hara-kiri » et céder la barre de la compagnie aux autorités publiques. Aux termes d'un débat engagé, les actionnaires ont accepté une résolution allant dans ce sens avec 65 % des voix.

Ce résultat mérite une analyse circonstanciée.

De prime abord, la hauteur du résultat peut laisser penser à une large adhésion. Seulement, une modification des statuts de la CGN requiert dans les faits une majorité des deux tiers, à savoir 66 %. Cette réalité nuance l'enthousiasme des actionnaires pour « l'OPA amicale » des cantons. Un constat s'impose, les rapports de confiance ne sont pas encore rétablis entre les actionnaires privés et les autorités publiques. Pourtant, cette confiance est essentielle pour garantir un avenir serein à la CGN.

Ce vote n'est pas négatif pour autant, bien au contraire : les actionnaires ont fait un pas important en direction des cantons. En quelque sorte, ils invitent les pouvoirs publics à monter faire un tour à bord. Dans ce processus de restauration des rapports de confiance, le canton de Vaud et ses voisins seraient bien inspirés de comprendre qu'ils doivent maintenant faire un geste fort en retour. Les actionnaires ont besoin d'actes concrets et non d'éternelles promesses.

Pour ce faire, il n'y a pas à réfléchir des heures. La majorité des propriétaires attend la rénovation du bateau « Vevey ». Les députés vaudois ont appuyé à de nombreuses reprises cette rénovation. La compagnie est prête à commencer les travaux. Il n'y a plus aucune raison d'attendre. Tout le monde attend ce fameux « GO » de la part du canton. Un feu vert qui contribuerait à détendre l'atmosphère et à prouver que la confiance est réciproque. Le canton de Vaud peut, à ce stade et après le vote de l'assemblée générale de la CGN, jouer son rôle de canton leader du dossier et engager les premiers deniers pour le « Vevey ». Il serait dommageable qu'à vouloir trop attendre, le « Vevey » soit absent une saison supplémentaire. Décevoir les actionnaires pourrait laisser des traces...

Olivier Barraud

PHOTO DE LA SEMAINE : OPÉRATION SPECTACULAIRE À ROCHE (VAUD)



Le pont routier de la RC 780a, qui surplombe les voies CFF entre les localités de Roche et Villeneuve, est en cours d'assainissement. Les travaux ont pour but de renforcer la structure du pont et de le surélever de manière à adapter son gabarit aux standards actuels. Minutieusement préparée, l'opération de pose des éléments préfabriqués s'est déroulée durant la nuit du samedi 20 août au dimanche 21 août. Cette planification a permis d'effectuer ces travaux durant les intervalles réduits (une heure au maximum) sans circulation des trains sur la ligne. Ainsi, aucun train n'a été retardé. L'une des opérations les plus spectaculaires a été la pose de la seconde culée du pont (photo), qui devait être hissée par-dessus la ligne de contact de la ligne ferroviaire, avant d'atteindre son point d'ancrage. Quelque 30 personnes ont travaillé à ce succès durant le week-end. Le budget du projet de rénovation du pont s'élève à 3,7 millions de francs, à la charge des CFF et du Canton de Vaud.

La démocratie des noms et des couleurs

Blanc nacré, rose fuchsia ou bleu turquoise? Quelle sera la couleur des dix-neuf rames du tramway du Grand Besançon qui transportera 43 000 voyageurs par jour dès sa mise en service commercial à mi-2015? Telle est la question posée ce printemps aux futurs usagers. En cinq semaines, 15 468 bulletins ont été collectés dans les urnes déposées dans les vingt mairies de l'agglomération et dans de nombreux lieux publics ou sur la page Internet ouverte à cet effet. La livrée du futur tramway sera donc bleu turquoise, une teinte osée jusqu'ici à Reims seulement, choisie par 41,37% des Bisontins. Le blanc a recueilli 30,27% des avis exprimés et le rose 28,36%. Derrière la précision des chiffres, quelques

doutes demeurent sur la portée d'une votation à laquelle il était possible de participer plusieurs fois, notamment par Internet. On ne saura donc jamais combien de personnes ont effectivement contribué au choix désormais définitif de la couleur du futur tramway comme des bus qui continueront de desservir le grand Besançon et ses 200 000 habitants. Mais peu importe, l'essentiel n'est pas là.

Car de toute évidence, pour cet important investissement comme pour beaucoup de grands projets, équipements et travaux, ce que l'on appelle démocratie participative ne se résume pas à une parodie de votation sur une question de goûts et de couleurs, à la fois symbolique



et frivole. Dans la pratique en effet, cette approche collective des problèmes prend toutes sortes d'autres formes de consultation populaire – campagnes d'information, débats publics, intervention de médiateurs, réunions d'usagers, de voisins et d'autres personnes concernées. Ces divers moyens, communément réunis sous le vocable de communication, doivent aider à parvenir à la même fin, précise et ambitieuse: rendre acceptable, voire sympathique, un important développement régional, un plan d'aménagement urbain, un bâtiment aux formes ou dimensions inhabituelles, une ligne à haute tension, une installation aéroportuaire, etc. Autant de nouveautés régulièrement contestées, dès leur mise en discussion publique, par les groupes et les individus qui craignent pour leurs intérêts matériels, leur sécurité, leur confort ou tout simplement pour leur tranquillité.

Prévenir plutôt qu'avoir à guérir: ce bon précepte de la médecine humaine vaut aussi pour les infrastructures. Il revient toujours meilleur marché, en argent et surtout en temps, de devancer les oppositions et de traiter d'emblée les résistances que d'attendre leur manifestation. On sait qu'une fois lancé, un mouvement d'opposition fait habituellement monter les enchères et retarde toujours le calendrier. Certes, il n'atteint pas toujours l'endurante puissance des adversaires de Stuttgart 21 ou la capacité de freinage de générations d'anti-CEVA franco-suisse. Mais les ini-

tiateurs et partisans d'un tout grand projet ont l'obligation de mettre toutes les chances du côté de l'avenir.

Les protagonistes du tramway du Grand Besançon l'ont bien compris. Ils auraient pu, à la rigueur, se contenter de miser sur la vogue du tram qui fait un « come-back » remarqué dans la plupart des villes de France, d'Angers à Valenciennes, sans oublier les plus proches de la Suisse (Mulhouse, Grenoble, Lyon). Mais ils ont d'emblée dû faire face à des problèmes d'optimisation du projet, en vue de pouvoir tenir un budget relativement serré et respecter un calendrier multiannuel – pour l'heure strictement tenu – jusqu'à la mise en service commercial. Dans une telle course, jamais gagnée d'avance, aucun geste, même insignifiant en apparence, ne peut être négligé. Les Bisontins ont donc choisi la couleur, comme les Rémois ont choisi le nom de leur nouveau réseau: ils connaissaient le TUR (Transports Urbains de Reims), ils pratiquent depuis avril dernier le CITURA, un acronyme évoquant la Cité, le TUR et l'Avenir.

En France, les institutions de la démocratie locale sont beaucoup moins développées qu'en Suisse où les communes se présentent non sans raison comme les cellules de base de la démocratie vivante – même si elles sont de plus en plus nombreuses à s'engager dans un processus de fusion ou d'insertion dans une communauté d'agglomération. Des deux côtés du Jura, la démocratie participative joue dès lors un rôle différent. Elle tend à doubler les parlements locaux en Suisse, à les remplacer en France, du moins pour les noms et les couleurs.

Yvette Jaggi

Ce que les membres SEV souhaitent par-dessus tout

Les hausses de salaires sont la priorité

On trouve des sondages successifs sur la page Internet du SEV. Les membres peuvent ainsi manifester leur avis.

Ces sondages sont parfois à lire avec un regard léger, pas tout à fait sérieux. Et parfois ces enquêtes sont aussi un regard en arrière. Mais le der-

nier sondage était tout à fait sérieux. La question que posait le SEV était: « D'après toi, quelle demande le syndicat devrait placer en priorité? » Comme choix il y avait les quatre réponses suivantes: « maintien/restauration du pouvoir d'achat au travers de hausses de salaire durables », « la possibilité de prendre une retraite anticipée dès 60

ans », « réduction du temps de travail par semaine » et « demandes pour le travail à temps partiel ». Plus de 150 participants ont manifesté leur priorité. De cela se détache largement l'augmentation de salaire, 60% ont choisi cette option. Moitié autant ont choisi la retraite anticipée. Les deux dernières possibilités ont beaucoup

moins attiré, avec chacune 5% des voix. Il ne faut maintenant bien sûr pas surestimer la force d'opinion de tels votes. Celles et ceux qui se sont exprimés ne représentent qu'une petite part des presque 50 000 membres du SEV. L'échantillon, avec un vote seulement sur Internet, n'est pas représentatif non plus, et ce n'est pas non plus

un résultat scientifique. Mais cela a cependant tout son sens comme état d'esprit. Les pressions salariales donnent visiblement du fil à retordre aux membres SEV. Sur la page en italien cependant, personne n'a cliqué sur cette demande! Une nouvelle question d'actualité se trouve maintenant sur www.sev-online.ch. Participe aussi! SEV

Travaux

La gare CFF de Lausanne se prépare à une profonde mutation

L'agrandissement du principal nœud ferroviaire romand, divisé à 1,3 milliard de francs, ainsi que le projet d'aménagement de trois musées sur le site de l'ancienne halle aux locomotives et centre d'entretien du matériel roulant commencent à faire débat.

En début d'année, le SEV a bataillé ferme pour défendre les intérêts des employés du centre d'entretien du matériel roulant de la division Voyageurs, priés de quitter d'ici à la fin de l'année les

locaux lausannois. Pendant que les quelque quarante employés étaient contraints de réorienter leur carrière professionnelle, des bureaux d'architectes planchaient sur le projet du nouveau Musée cantonal des beaux-arts qui devrait être construit à l'endroit même où se trouvent les locaux du centre d'entretien et l'ancienne halle aux locomotives.

Un pôle muséal

Les lauréats du concours sont deux architectes qui travaillent à Barcelone, l'Espagnol Alberto Veiga et l'Italien Fabrizio Barozzi. « Le projet de ce musée s'inscrit dans le développement extraordinaire

de la gare de Lausanne programmé par la Confédération », a relevé Anne-Catherine Lyon dans le cadre d'une visite publique des projets du nouveau Musée des beaux-arts.

La conseillère d'Etat vaudoise a souligné l'un des aspects qui fait la force du projet retenu: « Non seulement ce projet répond à toutes

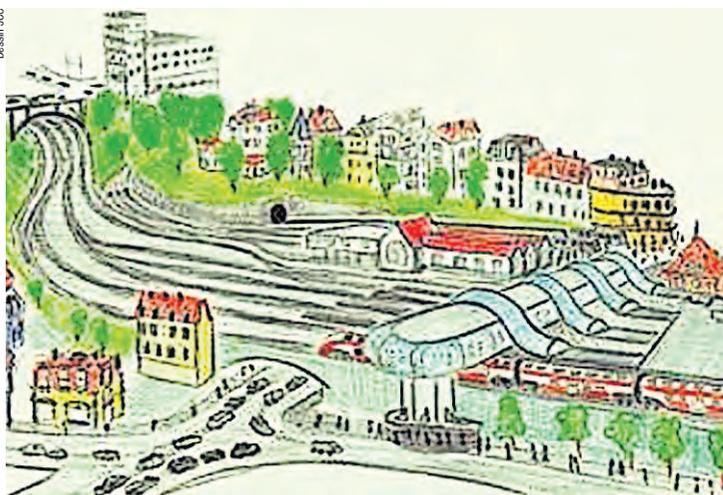


Le projet du nouveau Musée des beaux-arts est exposé au Palais de Rumine à Lausanne.

Courrier des lecteurs

Pourquoi pas une passerelle ?

Le projet d'un Musée des beaux-arts à la gare de Lausanne a été présenté en grande pompe à l'élite économicopolitique du canton, dans le dépôt des locomotives. Comme cheminot et syndicaliste, c'est l'occasion d'affirmer ma désapprobation pour ce choix urbanistique. La surface confisquée pour la construction du MCBA devrait, logiquement, être affectée à



l'augmentation de la fluidité du trafic ferroviaire, notamment la circulation souterraine de la gare. Dans son projet d'amélioration des capacités du nœud ferroviaire lausannois, CFF Infrastructure prévoit l'allongement des quais à l'ouest de la gare ainsi qu'un nouveau passage souterrain pour rejoindre le MCBA. Ces réalisations ne résoudront pas l'engorgement des autres passages souter-

rains de la gare aux heures de pointe. Je propose donc la construction d'une passerelle métallique de grande capacité, par-dessus les voies à l'ouest de la gare, analogue à celle construite en gare de Bâle. Enfin, pour résorber l'engorgement du trafic sur le M2, sous la gare de Lausanne, à cause de la présence d'une voie unique, je propose que le M1 arrive en gare de Lausanne par le dépôt des

locomotives. Ainsi on éviterait à des milliers d'étudiants le détour du Flon avec le M2. Une nouvelle ligne de tram serait construite depuis le croisement de Motelly, passant sous le carrefour, avenue de Provence/avenue de Sévelin et débouchant par un tunnel dans la cour du dépôt des locomotives, en gare de Lausanne.

Jean-Claude Cochard

les missions que doit remplir un musée, mais il restitue à la nature et au public un espace déjà construit.»

En fait, sur le terrain de 22000 m² où sont actuellement installés les ateliers du centre d'entretien et l'ancien dépôt de locomotives, il n'y aura pas un mais trois musées qui seront construits: outre le Musée des beaux-arts, le Musée de photographie de l'Elysée et le Musée d'art contemporain (Mudac) s'installeront dans cet espace. C'est la raison pour laquelle on parle d'un pôle muséal. Le printemps prochain, le Grand Conseil vaudois devrait se prononcer sur le crédit d'ouvrage et, s'il n'y a pas de référendum ou d'oppositions qui freinent, le nou-

veau Musée des beaux-arts de Lausanne devrait ouvrir ses portes au printemps 2016. Quant au Musée de l'Elysée et au Mudac, leur construction se fera dans des étapes ultérieures.

Alberto Cherubini

Le projet lauréat du concours d'architecture pour le nouveau Musée des beaux-arts est présenté au Palais de Rumine à Lausanne jusqu'au 11 septembre. Le jeudi 8 septembre à 18 h 30, visite commentée publique par Bernard Fibicher, directeur du Musée cantonal des beaux-arts. Cette visite sera suivie à 20 heures d'une présentation par les architectes lauréats Estudio Barozzi Veiga de Barcelone. www.mcba.ch

1,3 MILLIARD DE FRANCS POUR AMÉLIORER LE NŒUD FERROVIAIRE LAUSANNOIS

La gare CFF de Lausanne accueille quelque 135 000 passagers par jour. Un chiffre qui augmente de 10 % par année. Trop petite, elle doit être agrandie. Les quais doivent être rallongés, un troisième passage sous-voie est à l'étude. Des travaux qui vont déborder du périmètre de la gare. Le projet de démolition de plus de 80 appartements provoque la grogne des habitants du quartier qui viennent de constituer une association pour défendre leurs intérêts. Avec le projet d'aménagement du pôle muséal, ce n'est pas seulement la gare mais tout le quartier de la gare qui va radicalement changer de visage.

AC



« De nombreux individus agiraient de façon tout à fait normale et ne seraient pas des bagarreurs si les structures ne leur rendaient pas les choses aussi faciles. »

Prof. Dr Martin Killias, criminologue

Le professeur Martin Killias est criminologue et spécialiste de la sécurité dans le domaine public

« Nous devons rétablir des conditions normales »

Le juriste et sociologue critique le fait qu'il soit devenu trop facile pour les gens de faire du raffut en public – aussi dans les trains. Il demande une présence plus forte du personnel, le retour à des heures de police et des restrictions dans la vente d'alcool. Au sujet de l'armement de la police des transports, il voudrait d'abord savoir si les policières et policiers sans armes évitent des conflits au lieu d'intervenir.

contact.sev: Le conseil fédéral a décidé la semaine passée que la police des transports pourrait être équipée d'armes à feu. Comment jugez-vous cette décision ?

Martin Killias: J'ai de la compréhension pour ça. Je serais toutefois intéressé de voir comment on pourrait obtenir des informations de manière scientifique, pour pouvoir clarifier cette question controversée de façon intelligente. On peut facilement se représenter que des policiers

avec une arme à feu dans un train mettraient les gens en danger. Mais dans la vie d'un policier normal, qui

« La police a le devoir d'intervenir quand les choses partent en vrille. S'ils ne le font pas, les actes anormaux s'étendent tout de suite. »

est de service tous les jours dans la rue, l'utilisation de l'arme est vraiment rare. Dans un train, ce sera encore plus rare. C'est une première chose. L'autre est qu'un policier se sentira plus sûr avec une arme, moins vulnérable. Il sera ainsi davantage prêt à remplir son devoir loyalement, parce qu'il ne pensera pas qu'une situation peut devenir dangereuse.

Et comment détermineriez-vous ce qui est essentiel ?

C'est aussi beaucoup plus inconfortable pour un policier d'être dans le train que dans la rue. Pour cette raison cela m'intéresserait de savoir à quelle fréquence les policiers ferroviaires ont vécu des situations où ils ne sont pas intervenus, parce que cela aurait pu devenir dangereux. Pour tourner la question de façon positive: est-ce qu'il y a eu dans les 1, 2, 5 dernières années des situations dans lesquelles ils n'ont pas pu imposer quelque chose, parce qu'ils

n'en ont pas eu la possibilité? Si cela a souvent été le cas, ce serait une raison d'armer les policiers ferro-

viaires. Et sinon il n'y a pas besoin de l'arme.

Les policiers partent-ils facilement en conflit ?

Il ne faut pas imaginer que les policiers se précipitent particulièrement volontiers dans une mêlée. Mais c'est le devoir de la police d'intervenir, quand les choses partent en vrille. S'ils ne font rien, les actes anormaux se multiplient tout de suite et ensuite, les espaces concernés deviennent très vite inhabitables – et les lignes ferroviaires inutilisables.

Considérez-vous le train comme une zone en danger particulier ?

Nous avons rassemblé en l'an 2000 de manière plus exacte ce qu'il en est de la sécurité et du sentiment d'insécurité dans les trains, dans un sondage. Nous avons établi que les utilisateurs réguliers des transports publics vivent plus dangereusement. En plus

de cela, nous avons vu que les gens ont peur dans le train – vieux, jeunes, tous ont en majorité davantage peur dans le train que dans la rue, et plus que dans un tram ou un bus. La raison en est la vulnérabilité: dans un train on ne peut pas se dérober, pas fuir; on est beaucoup plus

« J'ai toujours été sceptique face aux réductions du personnel ferroviaire. On crée ainsi des espaces publics sans protection, où se développent tôt ou tard des histoires déplaisantes. »

à la merci que dans la rue. Il n'y a parfois pas d'autres gens qui pourraient venir en aide, et c'est encore une autre question de savoir s'ils le feraient.

Le problème quotidien principal est les agressions contre le personnel des trains et les voyageurs. Est-ce que la police ferroviaire aide là contre ?

J'ai toujours été sceptique face à la réduction du personnel ferroviaire. On crée ainsi des lieux publics non protégés, où des choses négatives se développent tôt ou tard. C'est presque une loi de la nature. Je suis aussi très critique face au démantèlement de l'accompagnement dans le RER zurichois. On dit que la police

ferroviaire est plus efficace; c'est vrai s'ils sont là, mais le plus souvent ils ne sont pas là où on en a besoin. Une sécurité au coup par coup n'est pas efficace. Le problème principal est aussi qu'une police ferroviaire n'est pas complète. C'est comme la sécurité dans l'espace public. On n'arrive à

rien en renforçant uniquement la présence policière, car ils ne peuvent pas être partout.

L'espace public est-il devenu moins sûr ?

Clairement. Nous avons présenté une étude récemment qui montre que la sécurité dans l'espace public s'est dégradée de manière constante durant les 20 dernières années. Nous dépassons aujourd'hui la moitié des pays européens pour la violence sur la voie publique.

Y a-t-il donc une augmentation de la violence en Suisse ?

Oui, beaucoup.

Pourquoi ?

Parce que nous avons ren-

INFO

Martin Killias est né en 1948 et a grandi à Zurich. Il a fait des études en sociologie et en droit. Depuis 1982 il est professeur, et travaille à côté au Tribunal fédéral. Jusqu'en 2006 l'Université de Lausanne était sa base, ensuite Zurich, toujours avec comme point central la criminologie. Depuis son retour en Suisse allemande il vit à Lenzbourg, où il a l'occasion de monter presque tous les jours son cheval. A côté, il lit « beaucoup de livres inutiles », avant tout ceux ayant un contenu historique. Martin Killias est candidat sur la liste du PS argovien pour le Conseil national.

INTERVIEW



Martin Killias dans son bureau à l'Université de Zurich.

du l'espace public beaucoup plus insécurisé. Pour les chemins de fer ce ne sont pas seulement les trains, mais aussi les gares: partout on a retiré du personnel, fermé des gares. Dans les lieux publics, nous avons le problème général des sorties des vendredis et samedis jusqu'aux petites heures du matin. Toutes les restrictions liées à l'offre d'alcool et aux heures d'ouverture sont aussi tombées. Une atmosphère de foire règne pendant toute la nuit. Ça ne peut mener à rien d'autre qu'à une augmentation de la violence.

Que faire? Caméras, police, armement des citoyens?

Non. Etablir des comportements normaux! Ce qui voudrait dire pour moi: ne pas vendre de l'alcool 24 heures sur 24, restreindre la

consommation d'alcool dans l'espace public et réintroduire des heures de police. Adapter les horaires des transports publics serait également adéquat: les derniers trains devraient rouler une demi-heure après les heures de police. Mais un service toute la nuit, ce n'est pas un bon développement.

Vous plaidez donc pour des mesures restrictives!

On peut les juger comme restrictives et répressives. D'un autre côté ce problème apporte finalement un élément optimiste: les modèles d'explications habituels sont la décadence culturelle, l'absence de valeurs morales et autres affirmations similaires. Tout pétage de plombs est réduit à un problème psychologique individuel, là les théra-

peutes sont responsables – mais dans la pratique c'est souvent la police et la justice, donc la répression. Cela dit, le problème est toutefois que les structures sont aménagées de telle façon que la violence survient. Bien sûr qu'il existe des gens maladivement violents. Mais beaucoup ne seraient pas des bagarreurs et fonctionneraient tout à fait normalement si les structures ne leur rendaient pas les choses aussi faciles.

Un commentateur de presse a écrit: « Des mots comme citoyens enragés, effondrement des valeurs et désolidarisation reviennent toujours. Aussi longtemps qu'on ne remédie pas à

ces problèmes, la police ferroviaire pourrait jeter des grenades dans les trains sans pour autant maîtriser la violence.

C'est juste?

Une affirmation complètement absurde! Ça m'énerve horriblement. Mon dernier livre – qui paraîtra prochainement – sera dédié aux victimes de la recherche des

” Toutes les restrictions liées à l'offre d'alcool et aux heures d'ouverture sont aussi tombées. Une atmosphère de foire règne pendant toute la nuit. Ça ne peut mener à rien d'autre qu'à une augmentation de la violence. “

causes profondes. Nous voulons toujours trouver les causes profondes et nous négligeons ainsi les raisons évidentes. On observe par exemple que le démantèlement des contrôles a amené une situation dans laquelle on peut sans

problème se permettre de disjoncter tous azimuts, d'importuner les voyageurs, etc... et rien ne se passe.

Donc vous dites que l'occasion fait le larron?

Oui, c'est ça! Bien sûr qu'il y a toujours d'autres causes aussi. Il y a des situations quasi insolubles comme dans la citation mentionnée. On ne va arriver à rien à court terme (ce qui ne veut pas dire qu'il ne

faut rien entreprendre; politiquement aussi je trouverais ça prioritaire). Mais quand il s'agit d'établir la sécurité dans les trains, je m'occuperais simplement une bonne fois des trains eux-mêmes.

Interview: Peter Moor/hk



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 1^{er} 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.

Etes-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, téléphone 031 357 57 57.

Si vous souhaitez des informations sur le SEV, vous pouvez consulter notre site sous www.sev-online.ch.

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 séance d'information qui aura lieu le



mercredi 5 octobre 2011,
de 16 h 30 à 18 h 30, 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.

■ 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, tél. 031 357 57 57 ou bien par Internet sur www.sev-online.ch



Je profite de cette offre et commande :

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



« On a l'impression que les responsables d'Infrastructure savaient d'avance quelles fonctions ils voulaient dévaloriser. »

Manuel Avallone, vice-président SEV

Nouveau système salarial Toco

Garanties de salaire particulièrement nombreuses à la Division Infrastructure

Environ 29 % des collaboratrices et collaborateurs des CFF et de CFF Cargo ont une garantie de salaire sur la base du nouveau système salarial Toco. La limite négociée de 30 % est ainsi respectée. Il y a en outre d'autres garanties préexistantes qui n'ont rien à voir avec Toco. Mais des éclaircissements sont nécessaires pour les dévalorisations de fonction particulièrement nombreuses à la Division Infrastructure.

À fin mai, toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs des CFF ont reçu leur lettre d'information. Celle-ci les renseignait

sur le niveau d'exigences dans lequel ils seraient transférés dès le 1^{er} juillet et si le montant de transfert était situé à l'intérieur ou à

l'extérieur de la nouvelle plage salariale affectée à ce niveau. Cette plage va de la valeur de base (100%) jusqu'à la valeur maximale

(145%). La progression salariale a lieu à l'intérieur de cette plage, en fonction de l'expérience croissante et des prestations.

« C'est de cette manière que le salaire ancien est garanti à tous. Personne n'a moins d'argent dans son porte-monnaie après le changement de système salarial. De plus les collaboratrices et collaborateurs avec une « garantie 2011 » ne resteront pas bloqués comme anciennement sur leurs droits acquis mais ils recevront à l'avenir la moitié des augmentations générales de salaire résultant des négociations. Et en cas de bonnes prestations, ils auront aussi droit à des parts uniques. Il faut bien sûr mentionner que la progression salariale des collaborateurs avec garantie de salaire est freinée puisqu'ils ne recevront à l'avenir que la moitié des augmentations. La garantie de salaire diminuera ainsi lors de chaque adaptation vers le haut de la courbe des salaires.

Le nombre de garanties de salaire respecte globalement le cadre convenu

Lors des négociations CCT, le SEV a passé avec les CFF un accord stipulant que le nombre de collaboratrices et collaborateurs avec garantie de salaire basée sur le nouveau système salarial Toco ne devait pas dépasser 30%. Les cas basés sur une garantie de

TOCO : MIEUX VAUT RÉAGIR PAR ÉCRIT S'IL MANQUE DES DOCUMENTS

Plus que deux semaines jusqu'à la fin du délai pour le nouveau système salarial. Le SEV demande au personnel de réagir! Celles et ceux qui n'ont à ce jour par reçu des documents satisfaisants doivent présenter une requête par précaution et celles et ceux qui ont besoin d'un conseil doivent s'annoncer jusqu'au 2 septembre au SEV. Nous approchons de la fin du délai : d'ici au 15 septembre, chaque collaboratrice, chaque collaborateur des CFF et de CFF Cargo doit avoir entrepris quelque chose :

- soit il ou elle a signé et renvoyé la lettre d'information, acceptant ainsi la nouvelle classification dans le système de salaire ;
- soit il ou elle a adressé une demande motivée aux CFF en expliquant l'objet du désaccord.

Dans ce cas de figure, il y a deux variantes :

Variante A : les documents existent, mais l'employé(e) n'est pas d'accord avec le contenu.

Les personnes qui ont reçu les documents nécessaires mais ne sont pas d'accord avec leur contenu doivent faire une demande personnelle motivée. En cas de besoin, le SEV apporte son aide. Celles et ceux qui ont besoin d'aide et qui ne se sont pas encore manifestés sont priés de s'annoncer jusqu'au 2 septembre auprès du SEV. Cela donnera aux secrétaires syndicaux le temps nécessaire avant la fin du délai pour se pencher sur les cas particuliers. Les personnes intéressées peuvent s'adresser au secrétariat central de Berne ou aux secrétariats régionaux de Lausanne, Zurich, St-Gall, Coire ou Bellinzone.

Variante B : les documents manquent ou ne sont pas complets. Dès le début de l'application du nouveau système salarial, le SEV s'est plaint auprès des CFF car ils n'avaient pas fourni, ou pas correctement, les documents nécessaires à beaucoup de

collaboratrices et collaborateurs. Il ne reste pas beaucoup de temps. Le SEV encourage celles et ceux qui n'ont pas reçu des documents complets jusqu'à présent à réagir en faisant une demande écrite aux CFF, et surtout à ne pas signer la lettre d'information. Un modèle de lettre est disponible sur Internet (www.sev-online.ch).

En réponse à la demande écrite, les CFF rendront une décision pouvant être contestée dans les 30 jours par le biais d'un recours (à CFF Cargo, la procédure est différente : un nouveau délai de signature est fixé, après cela le contrat est résilié pour cause de modification).

Que se passe-t-il si on ne réagit pas d'ici au 15 septembre ?

La collaboratrice ou le collaborateur reçoit un avertissement. Celui ou celle qui ne réagit pas reçoit des CFF SA une décision ou une résiliation de contrat pour cause de modification à CFF Cargo.

Secrétariat central SEV

DOSSIER



Au sein de la Division Infrastructure un nombre impressionnant d'employés ont été classés plus bas.

l'indemnité de résidence ou sur d'autres garanties antérieures ne sont pas comptés dans ce pourcentage. Après l'expédition des lettres d'information, les réactions des membres ont rapidement montré que les cas de garantie étaient très nombreux dans certains domaines. Afin de pouvoir en détecter les causes et vérifier si la limite convenue de 30% était respectée, le SEV a demandé aux CFF de produire des chiffres précis sur ces garanties de salaire par domaines et par professions. L'analyse des chiffres a montré que la limite de 30% pour les garanties 2011 était respectée si on exclu les garanties antérieures. 29% des collaboratrices et collaborateurs bénéficient d'une telle garantie fondée sur le nouveau système salarial Toco. S'y ajoutent 7,2% qui bénéficient de l'intégra-

tion de la garantie de l'indemnité de résidence dans leur salaire (si nous n'avions pas obtenu cette intégration, leur salaire effectif aurait baissé). De plus, environ 11% bénéficient d'autres garanties salariales préexistantes.

Le SEV a toutefois remarqué que les garanties 2011 sont particulièrement nombreuses dans certains groupes professionnels, avant tout à la Division Infrastructure. Les CFF devront répondre au SEV et donner les raisons de cette situation car beaucoup de ces garanties sont dues à des dévalorisations de fonctions.

Des dévalorisations particulièrement nombreuses à la Division Infrastructure

Même si la logique ci-après ne joue pas dans chaque cas, nous en sommes conscients, elle montre toutefois com-

ment les classements effectués par les CFF ont pesé sur la valeur du travail. Transférer au même niveau aurait signifié :

- Echelon de fonction 1 = niveau d'exigences A;
- Echelon de fonction 2/3 = niveau d'exigences B;
- Echelon de fonction 4/5 = niveau d'exigences C, etc.

Le SEV a constaté, sur la base de cette logique, que plus de 28% des collaboratrices et collaborateurs de la Division Infrastructure ont été attribués à un niveau d'exigences inférieur. 58,3% ont été transférés «au même niveau». Et pour 13,2%, le niveau d'exigences est plus élevé. Ce calcul a été effectué sans les mécaniciennes et mécaniciens de locomotives car ces derniers ont, comme on le sait, une courbe salariale spéciale.

Si on fait la même analyse sur l'ensemble des collaborateurs des CFF et de CFF Cargo, ce sont 22,3% qui ont été attribués à un niveau d'exigences inférieur à celui qui correspond à leur échelon de fonction. 58,7% ont été transférés au même niveau et 19% ont obtenu un niveau d'exigences plus élevé.

Pour le SEV, il est ainsi clair qu'on doit vérifier avec la Division Infrastructure comment on en est arrivé à des déclassements dans de pareilles proportions.

Ce qui frappe particulièrement, c'est la très grande proportion de déclassements parmi les collaboratrices et collaborateurs d'Infrastructure des échelons de fonction 14 (627 de 962 collaborateurs = 65,2%), 16 (255 de 437 coll. = 58,4%) et 12 (258 de 480 coll. = 53,8%). Il y a ici des catégories profession-

nelles entières qui ont été « dévalorisées ».

Beaucoup parmi les personnes concernées se sont annoncées au SEV et ont revendiqué une correction de leur affectation au moyen d'une requête écrite, avec le soutien du syndicat.

Des requêtes collectives

Là où des catégories entières sont concernées, les requêtes sont rassemblées par le SEV sous forme de requêtes collectives, avec l'objectif de simplifier leur traitement. Les classements de catégories entières seront ainsi vérifiés avec les CFF. S'il y a des erreurs, le SEV exige qu'elles soient corrigées – que ce soit des cas individuels ou qu'elles touchent des catégories entières!

F/5a

Suite en page 12

Manuel Avallone, vice-président SEV, revendique plus d'ordre à la place du chaos

«Les CFF doivent rétablir la confiance»

Manuel Avallone exige des CFF des critères clairs pour les descriptions de postes, il demande que les collaboratrices et collaborateurs reçoivent rapidement les documents leur permettant de contrôler leur classement et il se montre ouvert à ce que des bévues soient corrigées. Car ce qui est en jeu, c'est la crédibilité et l'acceptation de tout le système salarial.



Manuel Avallone : «Si des documents sont retenus, c'est louche. Les cachotteries favorisent la méfiance.»

contact.sev : Comment se déroule la mise en œuvre du système salarial ?

Manuel Avallone : La mise en œuvre par les CFF est assez chaotique. Il y a des collaboratrices et des collaborateurs qui n'ont pas encore reçu leur description de poste, bien qu'ils l'aient demandée, ou alors elle tient en quatre lignes. Dans d'autres cas, on a simplement déclaré d'anciens catalogues de critères comme étant des descriptions de poste et on les a utilisés pour attribuer les fonctions. Et parfois il semble qu'il n'existe aucune description de poste. Ou leur publication est refusée. Cela vaut aussi pour des numéros de chaînes de fonctions et des organigrammes, pourtant nécessaires pour juger d'un classement. Il y a des conseillers HR des CFF qui refusent la diffusion de tels documents alors qu'il va de soi pour d'autres de communiquer par exemple le numéro de chaîne de fonctions. Dans bien des cas, tout s'est très bien passé et de manière transparente. Mais les CFF n'ont pas toujours appliqué de manière très correcte ce que nous avions négocié.

Infrastructure, par exemple, semble avoir dévalorisé un nombre particulièrement important de fonctions (voir article principal). Cela serait-il intentionnel ?

On a l'impression que les responsables d'Infrastructure savaient d'avance quelles fonctions ils voulaient rabaisser et qu'ils ont utilisé le nouveau système salarial pour cela – indépendamment du contenu des descriptions de postes.

Des catégories professionnelles entières sont concernées. Que fait maintenant le SEV ?

Nous préparons des requêtes collectives. Les CFF devront nous fournir la documentation au sujet des divers cas, se mettre à table avec nous et nous expliquer comment on arrive à tant de déclassements. Les classements doivent être compréhensibles et il faut disposer des documents pour cela. Si toutefois on refuse de fournir ces derniers, il y a du louche.

Les CFF ont refusé par exemple de publier les chaînes de fonctions avec l'argument que cette publication ne représenterait pas de valeur ajoutée pour les collaborateurs mais ne conduirait qu'à augmenter le nombre de demandes de précisions.

Les CFF ne doivent pas prendre leurs collaborateurs pour des idiots ! S'ils ne comprennent pas certains documents, ils peuvent aussi venir au SEV et se les faire expliquer. A vrai dire, les CFF auraient tout intérêt, en agissant en transparence, à générer de la confiance envers leur nouveau système salarial, sinon rien ne fonctionnera. Les cachotteries favorisent la méfiance. Nous n'avons malheureusement pas vu jusqu'ici, de la part des HR du groupe, des directives claires sur la remise des documents et sur ce que doit être précisément une description de poste. Il faut établir des critères pour cela. Les descriptions de postes doivent ensuite être remplies partout sur la base de ces critères et doivent être remises aux collaboratrices et collaborateurs pour qu'ils puissent les contrôler. S'il reste des points peu clairs, il faut les examiner ensemble. Et les corrections nécessaires doivent être possibles, si nécessaire pour des groupes professionnels entiers. Ce n'est qu'ainsi que nous aurons la garantie que le personnel fait confiance au système et l'accepte.

Interview : FI

CROQUIS D'AMBIANCE DANS LES RÉGIONS

Depuis que, à fin mai, les CFF ont envoyé leurs « lettres d'information » sur le nouveau système salarial Toco, le secrétaire syndical SEV Arne Hegland du secrétariat régional de Zurich des collègues qui viennent aux renseignements. Tous les domaines et branches professionnelles des CFF sont représentés. Les réquisitions concernant la Division Infrastructure sont cependant particulièrement nombreuses. Hegland constate : « Il semble que les métiers artisanaux et techniques ont été globalement dévalorisés, jusqu'aux ingénieurs. »

Descriptions de postes sommaires ou absentes

En effet, la plupart de ces collaboratrices et collaborateurs d'Infrastructure n'ont pas reçu de description de poste digne de ce nom. Et celui ou celle qui demande sa description de poste avec la chaîne de fonctions et l'organigramme, pour pouvoir vérifier son classement, reçoit souvent une réponse bateau de Human Resources, sous forme d'une lettre standard selon laquelle ces documents n'ont pas été remis aux collaborateurs.

« En fait, il s'agit là d'un déni du droit d'être entendu », déclare Arne Hegland. Si les critères correspondants ne sont pas mis à disposition, on a d'autant plus l'impression que certaines fonctions ont été dévalorisées de manière arbitraire.

Il semble même que, dans de nombreux cas, la description de poste manque tout simplement. Cela remet en question le sérieux des classements et la crédibilité de tout le système salarial. « De nombreux collègues sont fâchés contre les gens de HR et mettent en doute leurs compétences à évaluer les métiers technico-artisanaux. » Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV au secrétariat régional de Lausanne, dit aussi : « Beaucoup de descriptions de postes et d'attributions aux niveaux d'exigences paraissent avoir été produites en toute hâte

et de manière sommaire. Et quand on demande les documents, le chef nous renvoie aux HR et les HR nous renvoient à la ligne, on fait du ping-pong ! » Etique poursuit : « Il n'y a pas qu'à Infrastructure que les classements de beaucoup de fonctions technico-artisanales ont été rabaisés, c'est aussi le cas à Maintenance (entretien du matériel roulant) de la Division Voyageurs, sans que les raisons en soient claires. » Pour certaines de ces fonctions, les exigences sont simultanément montées et les personnes concernées ont même dû accomplir une formation complémentaire. Dans d'autres cas, il est manifeste que les connaissances spéciales attestées n'ont pas été prises en compte

car ces collègues ont été classés comme ceux qui n'ont pas ces connaissances. Des collaboratrices et collaborateurs sont aussi frustrés parce qu'ils accomplissent des tâches supplémentaires, comme le remplacement du chef de team ou des travaux de planification, et qu'ils ont été classés comme ceux qui n'accomplissent pas de telles tâches. Jean-Pierre Etique prévoit des demandes d'explication et des problèmes de motivation.

Les deux secrétaires syndicaux font aussi référence aux conducteurs de véhicules à moteur qui n'ont pas obtenu la courbe salariale spéciale des mécaniciens de locomotives, bien qu'ils accomplissent un travail comparable. Les collègues concernés ressentent cela comme arbitraire et demandent des négociations complémentaires. La secrétaire syndicale Françoise Gehring du secrétariat régional de Bellinzona a fait les mêmes constatations et complète : « Ce qui préoccupe particulièrement les collègues dont le classement a été abaissé, c'est que leur travail est considéré comme de moindre valeur par l'entreprise. Beaucoup ne le comprennent pas et cela leur fait mal, malgré la garantie de salaire. »

FI/sa

Commission féminine

**Samedi
10 septembre**

9 h 48, départ de
Lausanne

10 h 30
rendez-vous à la
gare de Nyon

■ **Commission
féminine romande**

2^e sortie annuelle

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

Sections

■ **VPV Lausanne**

L'assemblée extraordinaire de section pour évoquer la collaboration VPV/SBV annoncée pour le 29 septembre est annulée.

Prochaine assemblée générale: le mercredi 9 novembre à 17 h au Buffet de la Gare de Lausanne.

Le comité

**Dimanche
4 septembre**

11 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

**Judi
8 septembre**

18 h
Les Genevez
(Jura)
Restaurant
« Le Chat Bleu »

■ **VPT Jura**
Assemblée générale

Ordre du jour: requête 2012; classe de traitement des conducteurs train-bus; caisse de retraite.

Le comité

**Judi
15 septembre**

11 h 15
Hotel Landhaus,
Saanen

■ **VPT Goldenpass**
Sortie annuelle, retraités

Nous nous rencontrons à Saanen pour la sortie annuelle des retraités. Date d'inscription: de suite, auprès de Georges Butty ou Heinz Disch.

Le comité

Pensionnés

**Mercredi
21 septembre**

■ **PV Jura**
Sortie d'automne

Pour cette année, le comité a décidé d'innover en vous proposant une sortie d'automne. Le programme prévu est le suivant:

Mercredi 21 septembre 2011: rendez-vous sur place à 14 h 30 à Grandfontaine. Pour ceux qui se déplacent en train, un bus est à disposition à l'arrivée du train de 14 h 07 à la place de la Gare de Porrentruy. La visite est très intéressante et sera guidée. A la suite de la visite, une collation amicale comme au temps passé sera servie. Fin de la manifestation aux environs de 17 h 30. Départ du bus à 17 h 30 pour la gare de Porrentruy, avec correspondance du train de 18 h 07.

Montant de la participation: 10 francs par personne, comprenant entrée, visite guidée, quatre heures (boissons à charge des participants).

Au plaisir de vous rencontrer nombreux à cette première sortie d'automne.

Merci de vous inscrire auprès du président Pierre Ackermann, tél. 032 422 48 35 ou du caissier Benoît Koller, tél. 032 466 56 34 jusqu'au samedi 17 septembre 2011.

*Le secrétaire:
Oscar Schaub*

Pensionnés

**Mardi
6 septembre**

Bus pour
Marsens, départ
de Fribourg à
11 h 08

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

■ **PV Fribourg**
Pique-nique

Inscriptions au plus tard jusqu'au samedi 3 septembre auprès du vice-président Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: franzrohner@bluewin.ch au 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)

**Mercredi
21 septembre**

■ **PV Fribourg**
Commission d'animation

Inscription obligatoire pour la marche et le repas de midi jusqu'au vendredi 16 septembre 2011 auprès de Jean-Bernard Michel, tél. 026 470 25 26 ou Maggy Michel, tél. 026 475 17 62.

**Judi
15 septembre**

14 h
Biel-Bienne
Restaurant
Romand

■ **PV Biel-Bienne**
Assemblée des membres

**Mercredi
28 septembre**

14 h

Salle des
Cantons du
Buffet de la gare,
Lausanne

■ **PV Vaud**
Assemblée d'automne

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*

Le moment des retrouvailles pour faire une promenade pédestre est arrivé. La CA vous donne rendez-vous le mercredi 21 septembre 2011 à Morat. Marche facile de deux petites heures par le sentier du lac entre Morat et Sugiez.

Rendez-vous: au restaurant Bahnhof, devant la gare de Morat à 9 h 30.

Aller: Berne dép. 8 h 34, Morat arr. 9 h 13; Fribourg dép. 8 h 32, Morat arr. 8 h 58 h; Payerne dép. 8 h 36, Morat arr. 8 h 56.

Retour: départ de Sugiez au 53 de chaque heure en direction de Morat. Chacun se munit de son titre de transport. Park and Ride en gare de Morat.

Repas de midi en commun à l'hôtel de l'Ours à Sugiez pour le prix de 25 francs par personne. Au menu: salade verte, steak de porc, sauce aux champignons, nouilles, haricots verts, coupe de glace. Les personnes ne voulant pas rester pour dîner nous quittent à l'arrivée à Sugiez, à indiquer lors de l'inscription. Les non-marcheurs peuvent nous rejoindre pour le repas de midi, mais doivent également s'inscrire.

Le verre de l'amitié sur le parcours ainsi que le café au repas de midi sont offerts par la section. Cette sortie aura lieu par n'importe quel temps. Au plaisir de vous rencontrer! *La CA*

Le restaurant Romand est à nouveau ouvert, il a été bien rénové. A part les affaires statutaires, nous nous réjouissons de pouvoir écouter la présentation des candidatures de la région pour les élections aux Chambres fédérales. Les nouveaux pensionnés sont aussi cordialement invités. Venez nombreux! *Le comité*

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

Pensionnés

**Mardi
6 septembre**
Dès 11 h 15
Les Geneveys-
sur-Coffrane
Hôtel-des-
Communes

■ **PV Neuchâtel**
Assemblée des membres

Votre comité vous invite à participer à notre assemblée générale, le mardi 6 septembre 2011 à l'Hôtel-des-Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane.
Programme: dès 11 h 15, apéritif facultatif; 12 h dîner, salle à manger au rez-de-chaussée. Menu: salade, plat du jour, dessert. Prix: 19 francs, sans les boissons. Café offert par la section.
14 h 30: assemblée, salle du 1^{er} étage. Ordre du jour statutaire. Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus.
Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, téléphone 032 753 53 70, jusqu'au vendredi 2 septembre, dernier délai.

Le comité

**Mercredi
21 septembre**

■ **PV Neuchâtel**
Sortie d'automne

La sortie d'automne aura lieu le mercredi 21 septembre, à la buvette du FC La Sagne, à 20 minutes de marche de la gare. La course aura lieu par n'importe quel temps. Le local est chauffé, si nécessaire. Chaque participant apporte son pique-nique. Des grils sont à disposition. L'apéritif, la soupe aux pois et le café sont offerts. L'utilisation du local étant gratuite, il est recommandé d'acheter les boissons auprès du cantinier. Prix modérés. Un transport sera organisé entre la gare de La Sagne et la buvette pour les personnes handicapées. Pas d'inscriptions nécessaires.

Horaires: Neuchâtel dép. 10h32 - La Chaux-de-Fonds arr. 10 h 59, dép. 11 h 02 - La Sagne arr. 11 h 16.
La Sagne dép. 17 h 42 - La Chaux-de-Fonds arr. 17 h 56, dép. 18 h 01 - Neuchâtel arr. 18 h 29.
Titres de transport individuels.
A bientôt!

Le comité

Loisirs

**Samedi
10 septembre**
9 h
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

Le comité

**Du 28
septembre
au
8 octobre**
Wohlen b.
Berne
Gasthof
Kreuz

■ **Quilles:
47° Championnat SESKV
américaine**

Horaires: mercredi et jeudi de 14 h à 17 h 30; vendredi de 14 h à 19 h; samedi de 10 h à 21 h; dimanche de 10 h à 19 h. Lundi et mardi repos. Inscriptions dès jeudi 1^{er} septembre auprès de Sepp Jauch, tél. 079 357 93 47 dès 15 h. Possibilité de s'inscrire également durant la compétition au 079 357 93 47.

Evelyne Götschmann

NÉCROLOGIE

La section VPT La Plaine du Rhône a la tristesse de faire part du décès subit à l'âge de 53 ans de **René Sauge**, Ollon, électricien de métier, membre de la section et collègue apprécié de l'équipe du dépôt de Bévieux. Nous assurons ses proches de notre soutien et nos pensées vont à chacun d'entre eux.

VPT La Plaine du Rhône, le comité

le père de notre fidèle membre et ancien président de section Olivier Grin.

VPT Nord vaudois

La section VPT Nord vaudois fait part avec tristesse du décès de **Hermann Grin**, Sainte-Croix, survenu le 21 août à l'âge de 95 ans. Hermann Grin était

La section VPT Services ferroviaires pleure la disparition de son cher collègue **Giorgio Agostino**, 64 ans, Cuzzago (Italie). Nous n'oublierons pas la joie de vivre de Giorgio qui nous avait apporté son soutien actif dès la création de notre section. Nous partageons la peine de son épouse Giovanna et de ses enfants.

Calogero Ferruccio Noto

DÉCÈS

Rolande Brulhart, veuve de Pierre, Perroy, décédée le 8 août dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Marguerite Petignat, veuve de Gaston, Correndlin, décédée le 12 août dans sa

93^e année. Membre PV Jura.

Leo Wider, ouvrier spécialiste pensionné, Guin, décédé le 12 août dans sa 91^e 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

Rédaction: Peter Moor (red. 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; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le jeudi 15 septembre.
Délai pour l'agenda et les annonces: jeudi 8 septembre, 10 h.

SEV Versicherungen
Assurances
Assicurazioni **3ème pilier A**

Offre spéciale

Pour les entrées en vigueur du 1^{er} juin au 1^{er} 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

Le 3 septembre prochain, Swisstrain fêtera les 80 ans de sa locomotive Ae 4/7 10950

Payerne – Yverdon et retour sur un train historique à un prix « rétro »

En 2010, Swisstrain a terminé la remise en service de cette locomotive et l'a équipée avec les systèmes de sécurité modernes. Ces derniers lui permettent de circuler sur l'infrastructure ferroviaire actuelle sans restrictions, en toute sécurité pour nos clients et la circulation. En 2011, Swisstrain fête ses 80 ans de bons et loyaux services.

Construite en 1930 par la Société suisse de locomotives et machines à Winterthur (SLM) pour la partie mécanique et par MFO, Fabrique de machines à Oerlikon pour la partie électrique, la Ae 4/7 10950 a été mise en service le 3 septembre 1931 sur le réseau CFF pour tracter les trains directs « rapides » avec une vitesse maximale de 100 km/h. La grande nouveauté que présentait cette locomotive était ses entraînements d'un nouveau type, appelés Büchli, du nom de son inventeur Jakob Büchli. Ce nouveau système avait remplacé les bielles qui servaient à l'en-

traînement des locomotives à vapeur.

66 ans de bons et loyaux services

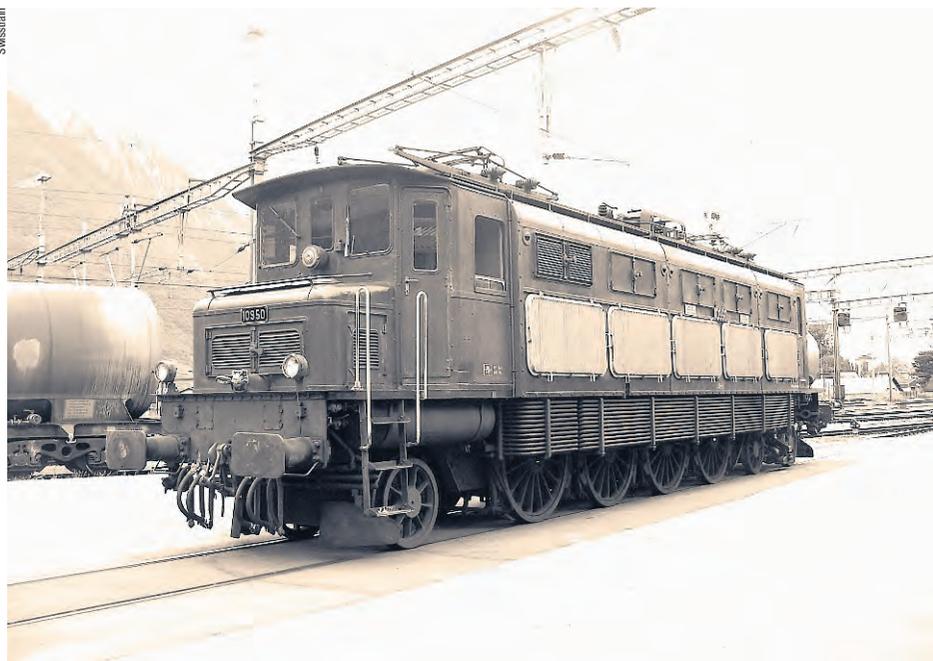
Commandé à 127 exemplaires, ce type de locomotive a été l'emblème des CFF durant plus de 50 ans. Capable de tracter des trains voyageurs et marchandises sur des grandes pentes à une vitesse élevée, elle était présente sur tous les trains. Cette imposante locomotive de 120 tonnes et 17 m de long a été modifiée dans les années 1960 afin de recevoir la commande multiple, ce qui a permis de télécommander la seconde machine depuis la première, économisant ainsi un mécanicien. Swisstrain possède un second exemplaire de cette locomotive modifiée (Ae 4/7 11010) et pourra circuler avec sa grande sœur une fois les derniers travaux de révision terminés.



Christophe Bise, grand manitou de la communication chez Swisstrain.

Le glas a sonné en 1997 pour cette série de locomotives : après 66 ans de bons et loyaux services, elles ont terminé leur carrière en assurant des trafics légers, trains régionaux, messagerie ou marchandises. Les Ae

4/7 furent retirées du service non sans que quelques exemplaires aient pu être préservés



Pour fêter les 80 ans de la locomotive Ae 4/7, l'association Swisstrain invite la population locale et les amis du chemin de fer à participer à une circulation Payerne - Yverdon - Payerne pour le modeste prix de 5 francs. Départ de Payerne à 14 h 05.

et dont une partie se trouve dans notre association, Swisstrain.

Prestations historiques

Des derniers exemplaires sauvés, l'Ae 4/7 10950 fait partie du patrimoine ferroviaire sauvegardé par Swisstrain afin de la restaurer et la faire circuler à nouveau pour des prestations historiques. Depuis 2010 Swisstrain (SWTR) a obtenu de l'Office fédéral des transports (OFT) ainsi qu'auprès des différents gestionnaires d'infrastructure suisse (GI) toutes les autorisations et certifications nécessaires pour circuler sur le réseau ferré. De ce fait, Swisstrain est une entreprise de transport ferroviaire à part entière (ETF) au même titre que les CFF ou le BLS.

Rendez-vous samedi 3 septembre

Afin de fêter cet anniversaire, Swisstrain organise le samedi 3 septembre un train spécial Payerne - Yverdon - Payerne au prix « rétro » de 5 francs par trajet pour partager notre passion avec la population locale et régionale. Nous invitons ensuite toute la population à

venir nous rejoindre de 16 à 19 heures dans notre dépôt de Payerne afin de boire le verre de l'amitié et découvrir une partie de nos véhicules préservés. Cette remise, rachetée en 2008, nous sert de dépôt d'attente pour nos prestations sur le réseau ferré suisse. Nous serons à la disposition des visiteurs afin de répondre à leurs questions et chacun aura la possibilité de visiter les cabines et salles des machines de nos locomotives, dont la jubilaire Ae 4/7 10950.

Train raclette et autres

Swisstrain organise également des trains publics à thèmes, comme le train raclette ou le train de la St-Martin. Ceci permet à toute personne qui le désire de voyager à bord d'une voiture de 3^e classe de 1929 ou d'une confortable voiture de première classe datant de 1951. Swisstrain propose aussi des trains « privés » pour des entreprises, des mariages ou des anniversaires. Le trajet peut ainsi être choisi librement par le client et le train complet est à leur disposition. Nous proposons actuellement des voyages jusqu'à 160 places avec nos

propres véhicules. D'autres voitures, par exemple voiture-salon, peuvent être louées à d'autres entreprises afin d'augmenter le nombre de places ou offrir un type de confort différent. Le service commercial est à votre entière disposition en cas de questions et c'est avec plaisir que je répondrai à vos demandes par e-mail, téléphone ou de vive voix.

Christophe Bise
www.swisstrain.ch

Page internet de la manifestation :

http://www.swiss-train.ch/fr/circulations_publices_circulations_publices_3_septembre_2011_-_80_ans_ae_4_7_10950.html

Flyer de la manifestation :

http://www.swiss-train.ch/circulations_publices/2011_09_03_FR.pdf

Course publique « Train raclette » :

http://www.swiss-train.ch/fr/circulations_publices_circulations_publices_25_septembre_2011_-_train_raclette.html

VPT - ACTION RECRUTEMENT

Jusqu'au 30 avril 2012, la VPT organise une nouvelle campagne de recrutement :

4 à 5 adhésions	50.-
6 à 8 adhésions	100.-
9 à 12 adhésions	300.-
13 à 16 adhésions	500.-
17 à 19 adhésions	700.-
20 et plus adhésions	1000.-

Les montants seront versés par

chèques Reka qui seront remis lors des assemblées régionales VPT 2012.

Vous avez une question au sujet de la campagne de recrutement ?

Envoyez un courriel à :
martin.ritschard@vpt-online.ch

Conseil de santé des drogueries suisses

Pour le bien du cœur

Une question de pression

Dans le corps humain, les vaisseaux sanguins constituent un réseau de près de 50 000 kilomètres de long – ce qui correspond à peu près à la circonférence de la Terre à l'équateur. Pour atteindre tous les organes et les capillaires les plus fins, le sang doit être expulsé du cœur avec une certaine pression.

Quand le cœur se contracte, le sang est propulsé dans les artères et la pression augmente.

La mesure de la pression artérielle se base toujours sur deux valeurs:

- › La pression systolique (supérieure): elle correspond au moment de la contraction maximale du cœur et donc à la valeur la plus élevée de la pression artérielle.
- › La pression diastolique (inférieure): durant la phase de relâchement, le cœur n'envoie plus de sang dans les artères. La pression redescend alors automatiquement à sa valeur la plus basse.

Chez une personne en bonne santé, la valeur supérieure se situe à 120 et la valeur inférieure à 80 mmHg.



Allsan Huile de lin

Complément alimentaire en gélules végétales à l'huile de lin, riche en acide alpha-linolénique avec vitamine E naturelle.

**BON DE
10%**

10% de réduction à l'achat d'une boîte de gélules Allsan Huile de lin dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 septembre 2011.



Allsan Omega3Vega

Complément alimentaire en gélules végétales à base d'huile extraite de l'algue microscopique Ulkenia et de vitamine E naturelle. Riche en DHA, un acide gras oméga 3.

**BON DE
10%**

10% de réduction à l'achat d'une boîte de gélules Allsan Omega3Vega dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 septembre 2011.

atout santé



Les conseils de la droguerie

Le cœur: une pompe très performante

Saviez-vous que le cœur...

- _ pompe chaque jour une quantité de sang équivalente au volume d'un camion-citerne (6000 – 8000 l).
- _ envoie en une année dans nos artères une quantité de sang égale à celle qu'il faudrait pour remplir un bassin olympique (50 x 25 mètres).
- _ pompe en une vie jusqu'à 250 millions de litres de sang.

Vous trouverez des informations complémentaires sur ce thème sur la plate-forme de santé en ligne 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



La Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA effectue des prestations de transport public multi-modales (trolleybus, autobus, trains et funiculaires). Nous recherchons un/une

Responsable planification et développement

Vous assistez de manière déterminante le chef d'exploitation à la mise en œuvre de projets de transport et contribuez à leur développement conceptuel. Vous effectuez les travaux de planification liés aux prestations commandées par le Canton et la Confédération, tels que le roulement des voitures et la planification des services des conducteurs. Vous êtes responsable de la coordination et de la mise en œuvre des instruments de gestion (MICRO-BUS, SAE/SAI).

Cette fonction exigeante requiert un diplôme d'études supérieures (EPF, HES ou équivalent) ainsi qu'une expérience dans le domaine des transports. La collaboration interdisciplinaire et le travail en équipe vous sont tout aussi naturels que l'autonomie et l'initiative personnelle. Vous disposez de bonnes facultés d'analyse et d'un esprit de synthèse. Vous savez fixer des priorités et agir en conséquence. Vous disposez de bonnes connaissances de l'allemand.

Veuillez adresser votre dossier à :

REF CE-A
Compagnie des Transports en commun
de Neuchâtel et environs SA
Case postale 3156
2001 Neuchâtel

Pour de plus amples informations, veuillez contacter
M. Jimmy Erard, chef d'exploitation, tél 032 720 06 00

goldenpass

Le Goldenpass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Afin de renforcer son équipe, le Goldenpass désire engager

un/e employé/e de commerce en transports publics pour la gare de Château-d'Oex 80 – 100%

Vos tâches :

- Accueil et conseil de notre clientèle, vente directe de titres de transport en trafic national et international
- En option : Tâches liées à la circulation des trains en gare de Château-d'Oex.

Votre profil :

- CFC d'employé/e de commerce, d'agent du mouvement ferroviaire ou formation équivalente. Une formation sera assurée en cours d'emploi
- Sens de l'accueil et contact facile, bonne présentation
- Esprit d'initiative, dynamique
- Langue maternelle française, connaissances de l'allemand et de l'anglais
- Connaissance du système de vente Prisma est un atout
- Connaissance des prescriptions sur la circulation des trains est un atout
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs.

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Gabriel Rosetti, responsable Production et Vente : tél. 021 989 81 60 / @-mail: g.rosetti@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **Goldenpass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**



www.goldenpass.ch

Angle droit

Prudence sur internet

Voici ce qu'un membre a obtenu avec l'aide de la protection juridique privée du SEV, au prix avantageux.

Sur internet, la voiture était bon marché et semblait de plus en excellent état. Elle s'est révélée être un tas de ferraille. Mais elle était déjà payée...

Monsieur Berger, de St-Gall, a découvert sur un site internet de vente aux enchères une voiture à un prix avantageux. Les photos et les renseignements du vendeur le persuadent, et il fait une offre. En deux temps trois mouvements, la voiture est à lui. Il va à Genève en train, chez le vendeur, lui remet les 2150 francs en liquide contre quittance et rentre chez lui au volant de sa « nouvelle » voiture.

Pendant le trajet, il remarque un bruit de ratés dans le moteur. Et arrive ce qui devait arriver: le lendemain déjà, le moteur ne démarre plus. Son garagiste est surpris qu'il ait pu faire le trajet Genève-St-Gall. En réalité, le tacot ne tient encore en un seul morceau que par les soudures de ses innombrables réparations.

Après discussion pour annuler le contrat

Monsieur Berger exige du vendeur son argent en retour, en échange de l'épave. Le vendeur refuse et indique en plus que dans les règlements de vente, une garantie complète et une garantie de l'état du véhicule sont exclus. Monsieur Berger se tourne vers sa protection juridique privée; après une

discussion obstinée, celle-ci obtient que le contrat soit annulé.

Essai indispensable

Comment Monsieur Berger aurait-il pu s'épargner tout ces énervements? Une voiture d'occasion ne devrait jamais être achetée seulement sur la base des photos et des indications d'un vendeur. Faire une course d'essai est indispensable. L'avis d'un connaisseur est également recommandé, d'autant plus que la grande majorité des acheteurs de voiture sont des novices en la matière. Un examen de la voiture par un garage avant la conclusion du contrat prévient les surprises déplaisantes, tout comme un test-occasion du TCS (dès 240 francs pour non-membres) ou bien l'avis

d'une personne du métier de l'Association suisse des experts automobiles indépendants (www.vffs.ch, dès 350 francs).

Exiger une garantie

L'acheteur devrait veiller à ce que les exigences légales de garanties sur l'état du véhicule ne soient pas exclues. De même qu'une mention écrite d'un droit d'annulation de plusieurs jours et/ou une garantie de plusieurs semaines pour les défauts cachés. Naturellement, de telles dispositions nécessitent l'accord des deux parties au contrat. Il vaut cependant la peine, en cas de doute sur la qualité de l'objet acheté, d'insister sur de telles clauses de contrat, et de renoncer à l'achat si le vendeur refuse.

A l'avenir, Monsieur Berger examinera lui-même le véhicule avant la conclusion de la vente et demandera une expertise. Il investira volontiers dans un soutien professionnel qui lui évitera tous les énervements qu'il a eus avec cet achat. Dans tous les cas il jugera de manière critique les offres sur internet et tiendra compte des difficultés supplémentaires engendrées par l'éloignement géographique entre vendeur et acheteur.

Protection juridique Coop,
Franco Faccioli, juriste/hk

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

- Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.
- Le SEV négocie des conventions collectives de travail.
- Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.
- Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.
- Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.
- Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.
- Au SEV, tu peux t'engager.
- Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.
- Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.
- Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site www.sev-online.ch.
- Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.
- Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^{ème} pilier.

Règlement de l'action du 11.11.11:

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



✂

<input type="checkbox"/> Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à <i>contact.sev</i> . J'accepte les statuts et règlements en vigueur.	Recruté par:
Nom/Prénom:	Nom/Prénom:
Rue:	Rue:
Code postal/Lieu:	Code postal/Lieu:
Téléphone:	Téléphone:
Courriel:	Numéro de compte/IBAN:
Date:	Signature:

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!
Envoyer ce talon à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58

Promenade pendant la Journée du patrimoine : nature et histoire industrielle à Winterthur

Sangliers, éléphants et crocodiles

La balade d'aujourd'hui débute à Winterthur-Seen. Elle nous est proposée par Urs Hofmann, ancien président central de l'APV et actuel secrétaire du TS, qui vit dans ce quartier.



On prend le trolleybus n° 2 de la gare centrale de Winterthur jusqu'à l'arrêt Schul-

haus à Winterthur-Seen. Traverser la Tössstrasse et aller en direction de l'église Seen. Prendre la première rue à droite (Rössligasse) et au bout de la Rössligasse, à gauche dans la Bollstrasse en montant vers le restaurant Eschenberg. De là, à travers la forêt direction Bruderhaus, plusieurs chemins mènent à l'Eschenbergtum, à laquelle nous arrivons après environ une heure et demie. De la plateforme de cette tour, on a une vue sur tout Winterthur. Depuis là, on arrive en 20 minutes au parc animalier du Bruderhaus, ou Bruderhus, où l'on voit des cerfs, loups, chevaux sauvages, chevreuils, lynx et sangliers. A côté de ces

derniers il y a une place à griller, qui n'est naturellement pas là pour griller les sangliers! Le parc animalier a été créé en 1890 déjà et c'est un des plus anciens de Suisse. On y trouve aussi un restaurant avec une place de jeux pour les enfants.

Retour en ville

De Bruderhus, on rejoint le Winterthur-Tössfeld en une petite heure (le « Wildpark-Bus » circule le week-end) et on passe de la nature à une zone industrielle. On y trouve aussi la « Loki », l'ancienne fabrique suisse de machines et locomotives. Elle a été fondée en 1871 par l'ingénieur anglais Charles Brown. La première locomotive a été construite en 1873, pour la ligne du Rigi. Plus tard, travailleurs et ingénieurs ont construits des locs comme la C 5/6 « éléphant », et ce qui est peut-être la loc électrique la plus célèbre de Suisse, la Ce 6/8 « crocodile ».

Trésor historique

On ne voit naturellement pas d'éléphants ni de crocodiles

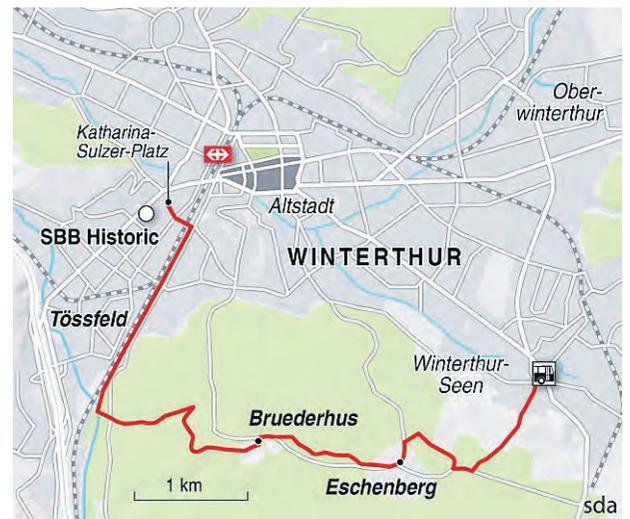
dans le parc animalier. Les plans de construction pour ces locs aux noms sonores sont toutefois conservés aux archives dans l'ancien bâtiment de direction du SLM à la Zürcherstr. 41 (arrêt de bus « Loki »). Les intéressés peuvent visiter les archives lors de la Journée européenne du patrimoine le 10 septembre. Les visites guidées durent environ une heure et commencent à

11 h, 14 h et 15 h 30, avec 25 personnes maximum par visite. Inscriptions au stand d'information à la Katharina-Sulzer-Platz, où l'on trouve aussi des informations sur les autres visites guidées durant la Journée du patrimoine à Winterthur.

pan/hk

LES ARCHIVES

SBB Historic a repris début 2004 les 300 m² d'archives de plans du SLM, en collaboration avec Sulzer, Bombardier et l'office de la circulation. À côté des 10'000 plans de construction, la vaste collection de photos du SLM est aussi stockée ici, ainsi que les prospectus d'usine, les documents de commandes, les livres de salaires du personnel et bien d'autres choses encore.



PELLET PIOCHE: LA MAQUETTE DU NOUVEAU TRAIN À 2 ÉTAGES : GRANDEUR NATURE ET EN BOIS !



IL Y A 50 ANS

Les leçons de l'histoire

Etrange alliance, avait-on dit à l'époque, que ce pacte germano-russe d'août 1939! Mais ne pouvaient s'en étonner que ceux qui oubliaient l'adage bien connu : qui se ressemble s'assemble! Tant il est vrai que les dictatures, si dissemblables soient-elles en apparence, auront toujours un dénominateur commun : leur égal mépris des libertés populaires, la peur innée que leur inspire la démocratie garante de ces libertés et leur haine implacable contre tout ce qui peut entraver l'expansion idéologique du régime. Dans cette croisade en faveur de la liberté et de la démocratie, le mouvement syndical libre a un rôle primordial à jouer, et celui de notre pays peut y apporter une contribution des plus efficaces.

Le Cheminot, 1^{er} septembre 1961

Ligne TGV Rhin-Rhône

Jour « J » moins 100

Le dimanche 11 décembre 2011, les trains SNCF emprunteront la nouvelle ligne à très grande vitesse (190 km) de la branche Est du TGV Rhin-Rhône.

Belfort sera ainsi à 2 h 20 de Paris. Porrentruy suivra comme première ville suisse la plus de proche de la capitale française, à une distance de 2h45 seulement, mais, une fois la réouverture de la liaison ferroviaire transfrontalière Bienne-Belfort effective... à fin 2015 ! L'événement est de taille pour toute une région. Le potentiel de voyageurs qui transiteront par la nouvelle gare Belfort - Montbéliard TGV est estimé à 12'000 par jour ou un million par an, pour un bassin de population avoisinant les 600'000 personnes de part et d'autre de la frontière.



La nouvelle gare Belfort - Montbéliard est prête à recevoir les TGV.

Huit liaisons aller-retour avec la Ville lumière y seront proposées quotidiennement. Avec l'axe nord-sud Allemagne /Alsace vers Lyon et le réseau TGV Méditerranée ou Paris, au total 30 TGV desserviront cette nouvelle gare. Depuis Belfort il sera plus facile de se rendre dans la capi-

manque encore la voie ferroviaire. En effet, la connexion Suisse- France par le rail se laisse désirer et ceci risque de durer jusqu'à fin 2015 ! Malgré les promesses, l'ajustement des pinceaux entre tous les acteurs (domaine des transports et de la politique) n'a pas eu lieu. Aujourd'hui encore, la situation est ubuesque. Le pont supportant l'ancienne ligne classique Belfort - Delle - Delémont, et surplombant quasiment la gare Belfort - Montbéliard TGV, a été reconstruit pour une seule voie seulement. Les rails, posés sur du ballast neuf, s'arrêtent pile au-dessus des voies TGV. Tout reste à faire. La distance de 14 km de la frontière suisse à la gare TGV paraît donc interminable.

Interminable, pas décourageant car les autorités jurassiennes viennent d'annoncer un plan B. En effet, combinant provisoirement trains et bus, tous les départs TGV seront assurés pour les jurassiens dès le 11 décembre prochain. Ainsi, si on abordera Paris sera abordé à 8h37, Londres sera accessible avant midi. Aussi d'y faire un aller-retour le même jour. Yes Sir !

Jean-François Milani



En attendant la réactivation de la ligne Delle - Belfort, dès le 11 décembre prochain les Jurassiens pourront aller à Belfort en bus pour prendre le TGV.

HORAIRE PRÉVISIBLE

Pour l'occasion le premier train du matin s'arrêtera dans chaque gare entre Delémont et Delle, avec pour les Franc-Montagnards la possibilité de monter à bord à Glovelier à 4h45.

De Delle, la poursuite du voyage s'effectue en bus. Delémont dpt 4.33

Glovelier dpt 4.45

Porrentruy dpt 5.04

Delle arr 5.20

Delle - gare Belfort - Montbéliard TGV par bus.

Chaque heure :

Dpt de Delémont : S3 dpt '22, bus depuis Porrentruy ;

Dpt de Delémont : RER

dpt '42 ; bus depuis Delle.

tale helvétique que dans la capitale française (moins 25min.). Bâle sera à 3h05 de Paris (moins 25 min.) et Berne à 4h00 (moins 30 min.), précisément via Bâle. Respectivement, la Suisse sera aussi plus proche pour les Parisiens.

Le Jura s'organise

Le Jurassien, lui, se sent comme un voyageur sur un quai de gare à laquelle il

BREF HISTORIQUE

- 1992 : suppression de la liaison ferroviaire Belfort-Delle
- 27.05.95 : suppression de la liaison ferroviaire Delle-Boncourt
- 10.12.06 : réouverture de la liaison ferroviaire Boncourt -Delle
- 11.12.11 : ouverture de la gare Belfort - Montbéliard TGV
- 11.12.11 : ouverture de la ligne TGV Rhin-Rhône
- Décembre 2015 : réouverture de la liaison ferroviaire Belfort -Delle?

CFF

Trains 2 étages

Les CFF tiennent compte de plus de 1000 avis de leur clientèle.

Pour que l'aménagement intérieur des futurs trains à deux étages CFF du trafic Grandes lignes corresponde au mieux aux besoins de la clientèle, Bombardier et les CFF en ont construit une maquette en bois à l'échelle 1:1. Tous les détails de l'environnement des clients y ont été reproduits. A l'occasion de visites durant le premier semestre de l'année 2011, des clients ainsi que de nombreux spécialistes ont pu faire part de leurs attentes.

La production du nouveau train à deux étages du trafic Grandes lignes des CFF sera mise en route ces prochains mois. Afin de résoudre toutes les questions relatives à l'aménagement intérieur avant le lancement de la construction, une maquette en bois a été réalisée. A l'intérieur de celle-ci, tous les détails de l'environnement des clients du futur train y ont été reproduits à l'échelle 1:1. «Nous avons pris note des besoins de nos passagers dès le début», a expliqué Jeannine Pilloud, responsable de la division Voyageurs des CFF. Au final, le nouveau train sera le futur étendard des CFF et véhiculera l'image de l'entreprise durant de nombreuses années. «A cet égard, nous ne devons pas reculer devant les coûts et les efforts», conclut Jeannine Pilloud.

Les attentes et la satisfaction des voyageurs sont les premières priorités des CFF. C'est dans cette perspective que la maquette a été présen-

tée durant le premier semestre de cette année à plus de 200 spécialistes et groupes d'intérêts. Les personnes consultées ont fait part de plus de 1000 suggestions d'optimisation du concept général, qui seront travaillées jusqu'à l'automne 2011.

«La maquette est une première. Grâce à un tel instrument de travail, nous avons recueilli plus de conseils que jamais durant la phase préparatoire » a déclaré Stéphane Wettstein, directeur de Bombardier Suisse. Et de compléter : « Nous avons désormais les informations désirées, et pourrons dès lors éviter de coûteux ajustements dans le train fini. »

De nombreuses améliorations réalisées

La clientèle a aujourd'hui davantage d'attentes dans le nouveau train à deux étages du trafic Grandes lignes. Une prise de courant sera disponible à chaque place assise, y compris en deuxième classe. Parmi les autres nouveautés, on trouvera également une réservation électronique des places avec un affichage digital dans le train, ainsi qu'une surveillance vidéo. En outre, tous les véhicules seront pressurisés, pour éviter de ressentir des douleurs auriculaires dans les tunnels.

Les CFF ont effectué une première commande de 59 trains pour un montant de près de 1,9 milliards de francs – la plus grosse acquisition de l'Histoire des CFF. Après les essais commerciaux, les premiers véhicules seront vraisemblablement introduits progressivement sur le réseau dès le changement d'horaire de 2014.

com.



Une maquette à l'échelle 1:1 pour mieux tenir compte des exigences de la clientèle.

L'historien Adrian Zimmermann a étudié 40 ans d'histoire du SEV

« Je voulais tout savoir en détail ! »

En tant qu'historien, Adrian Zimmermann fait partie des « exotiques » au SEV. Le fait qu'il soit membre du syndicat des transports a toutefois sa raison.

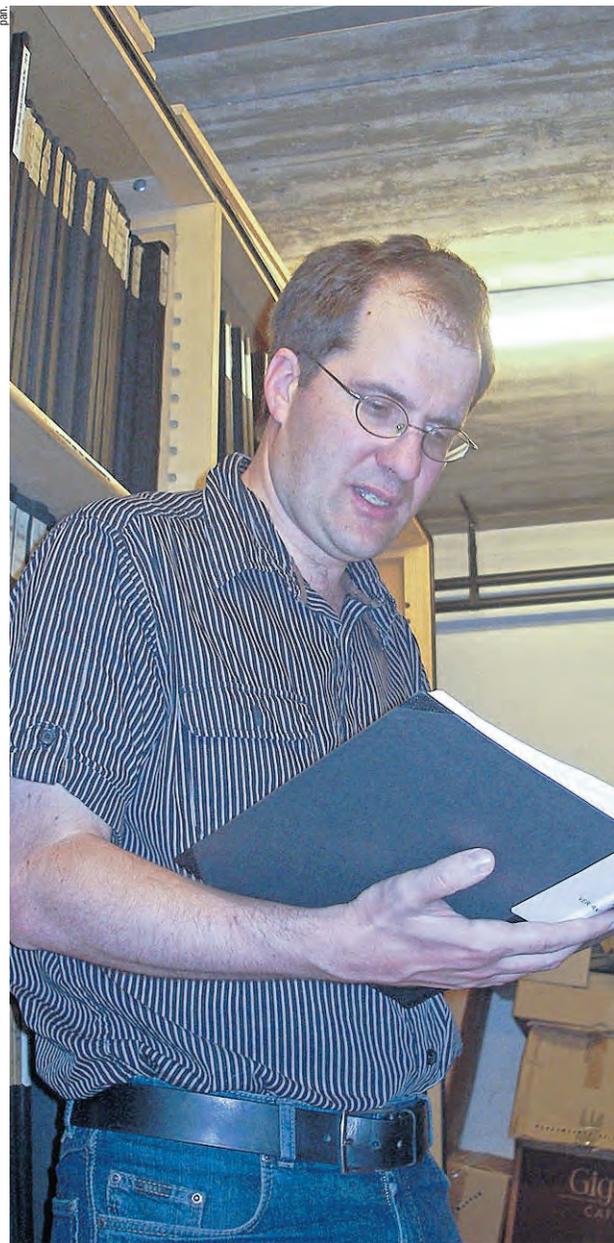
Comme enfant, Adrian était fasciné par les trains, comme de nombreux jeunes garçons. Il n'est cependant pas entré en tant que professionnel dans le monde des transports publics – il ne lui manquait pas beaucoup toutefois, comme il le reconnaît: il était déjà admis à la « Verkehrsschule », l'école des transports publics – « Aujourd'hui je serais agent de mouvement » – quand il s'est finalement décidé pour le gymnase et ensuite de cela pour les études. Et pourquoi donc avoir pensé à des études d'histoire? « Je voulais tout savoir dans les détails! », avoue Adrian.

Souvenir du quartier des cheminots

Il est toutefois imprégné de transports publics (TP) par ses origines: un de ses arrière-grands-pères était tramélot à Berne, l'autre travaillait comme dessinateur à la DG des CFF. Adrian rendait visite à ses grands-parents dans le quartier des cheminots, dans le quartier de Weissenstein à la frontière entre Berne et Köniz. Le grand-père était enseignant dans un établissement d'enseignement professionnel et il a construit un train miniature à sa propre échelle – tout du travail personnel, sans rien acheter.

Chercheur en TP

A cela s'est bien sûr ajoutée l'influence des parents – qu'il décrit comme des soixante-huitards. Le père a toujours été syndicaliste, il a travaillé comme collaborateur personnel de la conseillère fédérale Ruth Dreifuss et depuis, jusqu'à aujourd'hui, à l'Union syndicale suisse. « Je dois toujours souligner au SEV que je ne suis ni de la même famille, ni parent par alliance malgré le même



L'archiviste dans son habitat naturel: Adrian Zimmermann dans une des pièces d'archives au sous-sol de la centrale SEV à Berne.

nom de famille avec l'ancien secrétaire SEV René Zimmermann », s'amuse Adrian. C'est pendant ses études d'histoire et de sociologie qu'il est entré en contact pour la première fois avec les syndicats au niveau professionnel, avec un job annexe. Il a ensuite classé les archives de la FTMH pendant la fusion avec Unia. Le professeur Hans Ulrich Jost l'a pris pour un projet européen à l'Uni de Lausanne, de là provient la dissertation qu'Adrian va bientôt achever. L'étape professionnelle suivante l'a conduit aux CFF, « naturel-

lement » au SBB Historic. Cela lui a bien plu au niveau du contenu, il pouvait travailler dans un environnement professionnel – sur le plan personnel c'est moins bien allé, il y a eu des différences de vues, ce qui l'a ensuite mené à une séparation. Depuis sa période aux CFF, Adrian est membre SEV et l'est resté quand il a changé d'orientation professionnelle.

Adrian n'a plus lâché le travail aux archives. Sur la base de mandats, il a travaillé pour l'USS, parfois pour des entreprises privées, comme la chaîne bernoise de grands

magasins Loeb, et entre-temps il a eu de nouveau du temps pour sa dissertation. Son amie, avec laquelle il vit depuis quelques années, écrit aussi actuellement sa dissertation, qu'elle termine en politique. L'année prochaine tous deux veulent partir pour une durée limitée en Angleterre. Adrian espère pouvoir utiliser ce temps pour écrire.

Un homme politique

Adrian Zimmermann n'est bien sûr pas non plus une feuille blanche politiquement. « Au gymnase j'étais décrit comme communiste », rigole-t-il. Adrian est politiquement à gauche et ne cache pas ses opinions. Il adhère aux jeunes socialistes, mais avec ses opinions plutôt traditionnelles il était dans la minorité, dit-il. Un ami a pris le jeune étudiant dans la commission de jeunesse du SIB, qu'il a rapidement représenté. Adrian a aussi été plus tard à l'USS et au Conseil suisse des activités de jeunesse, le CSAJ. Il a été plus tard vice-président de cette organisation et a cherché à y amener les demandes syndicales – par exemple dans la politique de formation, Adrian s'est fortement impliqué dans l'initiative sur les places d'apprentissage.

Aux jeunes socialistes, Adrian a aussi fait la connaissance de la fille de Ernst « Aschi » Leuenberger, et c'est pourquoi il est resté en contact avec l'ancien président SEV. Il s'enthousiasme encore aujourd'hui de cet « intellectuel populaire », sa conscience historique, et sa compréhension syndicale liée aux traditions: « C'était un politicien et un guide syndical comme nous en aurions encore plus besoin », dit-il en regardant en arrière.

Avec ces expériences personnelles, politiques et professionnelles, ce n'est pas surprenant que le SEV ait confié à Adrian Zimmermann la présentation de son histoire. La dernière grande présentation était de Werner Meier et datait de 1969, quand le SEV avait 50 ans. Il est maintenant temps de montrer ce qui s'est passé depuis lors.

« La période actuelle a commencé dans les années 1970 », dit Adrian, et c'est exactement le bon moment pour regarder en arrière vers cette époque. Adrian est venu au monde en 1974, c'est pourquoi il n'a pas une vision déformée par ses souvenirs personnels dans le regard qu'il porte sur cette époque. Aussi précieuse que soit « l'histoire orale », aussi inexacte qu'elle soit – ce que nous croyons savoir de nos propres expériences est un mélange de vécu, d'entendu et d'espéré. Adrian s'est plongé dans les rapports annuels, les protocoles de congrès, etc. et cherche à comprendre les processus de genèse des avis et positions en regardant en arrière. Sur ce sujet, il a l'ambition de poursuivre l'écriture de l'« histoire du mouvement des travailleurs ». De fait il trouve particulièrement intéressant qu'au SEV – et exclusivement au SEV – toutes les catégories de collaborateurs aient été dans le même syndicat: les « cols bleus » et les « cols blancs », comme on appelle dans le jargon professionnel les travailleurs manuels et les employés de bureau ou administratifs. Les positions du syndicat sont passionnantes pour l'historien sur les questions comme la libéralisation et la privatisation, les relations du SEV avec les CFF et les ETC au cours des années, etc. Il veut présenter ces développements dans un contexte politique, celui de l'époque où ils sont apparus. La question féminine et la question des étrangers sont aussi des thèmes intéressants – pensons (pour les anciens) que pour Adrian « Schwarzenbach » est une notion de livre d'histoire!

Adrian Zimmermann souhaite bâtir et présenter l'histoire du SEV durant les années 1969 à 2009, en se basant sur le travail de Werner Meier mentionné plus haut ainsi que sur des études isolées, en mettant l'accent sur les années 1990. Une publication est planifiée pour le congrès de 2013.