

Barbara Egger-Jenzer

La conseillère d'Etat bernoise s'exprime sur le financement des transports publics.

Pages 6-7



Les données de la mobilité en Suisse

L'Office fédéral de la statistique vient d'éditer « Mobilité et transports, statistique de poche 2011 » qui concentre l'essentiel des informations sur la mobilité de notre pays.

Page 8



Beat Winterberger

Il est le « sauveur » de l'ancien poste d'aiguillage de la gare de Chiètres.

Page 20

Rentrée d'apprentissage chez login, la communauté de formation du monde des transports

Génération login 2011

A la mi-août, 733 jeunes ont commencé leur apprentissage dans le monde des transports.

Login forme de plus en plus d'apprentis. Un succès dû à l'attrait des professions du monde des transports. Et login serait prête à former plus

d'apprentis si les entreprises misaient davantage sur la formation.

Pages 10 - 13



Apprentis polymécaniciens, automaticiens et mécaniciens de production de 1^{ère} année au Junior Business Team login d'Yverdon-les-Bains.

INVESTISSEMENT STUPE

« Dans la période de crise du franc fort, crise qui menace gravement et durablement les fondements économiques du pays, il y a mieux à faire avec 3,5 à 5 milliards qu'on peut trouver immédiatement pour la défense nationale. Par exemple, rattraper le retard pris dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire suite aux économies imposées précédemment par la droite. » Dans sa chronique, Michel Béguelin fustige le projet d'achat de nouveaux avions militaires.

Page 4

Rencontre des rentiers

Il faut consolider l'AVS



Quelque 300 rentières et rentiers se sont réunis le 31 août à Gossau (SG) en présence notamment de l'ancien-

ne conseillère fédérale Ruth Dreifuss, et de Giorgio Tuti, président du SEV (photo). Les retraités ont présenté des revendications claires sur la prévoyance vieillesse: il ne faut pas toucher aux rentes existantes ni à l'indice mixte de l'AVS, et consolider l'AVS pour compenser un 2^e pilier affaibli par les crises.

Page 5

ÉDITO

LE CONTRAT SOCIAL A UNE VALEUR INESTIMABLE

Le chef des CFF Andreas Meyer ne l'a certainement pas dit comme cela, mais c'est apparu ainsi dans les médias: « j'espère que les réductions d'ici à 2017 se feront sans licenciements, grâce aux départs naturels. » Les médias ne comprennent pas, et trouvent même incroyable, qu'une telle phrase ne soit tout simplement pas possible aux CFF. Andreas Meyer et ses subordonnés n'ont pas d'autre choix que de réaliser des suppressions de postes pour raisons économiques sans licenciements. Le « contrat social » exclut cette possibilité. Nous en sommes heureux, et fiers aussi à juste titre; nulle part ailleurs il n'y a de régime équivalent dans le monde du travail en Suisse. La valeur de cet accord est inestimable!

Les autres syndicats et les médias ont souvent l'impression que nous réagissons de manière impassible à l'annonce de diminutions de places de travail. Ce n'est pas vrai: chaque suppression de postes aux CFF est un défi syndical pour le SEV.

Mais il y a une chose que nous ne pouvons pas faire: nous ne pouvons pas exiger haut et fort que les licenciements soient réduits à un minimum et qu'ils soient atténués par un plan social – purement et simplement parce que les licenciements ne sont pas possibles et que le « plan social » est institutionnalisé aux CFF sous la forme du Centre du marché du travail.

Manuel Avallone,
vice-président SEV

EN VITESSE

GENÈVE

■ L'ouverture du chantier CEVA est à nouveau retardée par le dépôt de recours avec demande d'effet suspensif auprès du Tribunal fédéral. Ce dernier ordonne que « jusqu'à décision sur la requête d'effet suspensif, aucune mesure d'exécution de la décision attaquée ne soit prise ». Les travaux ne peuvent ainsi pas débuter en l'état.

CHEMINS DE FER DU JURA

■ Le 8 décembre 2010, la 1^{ère} phase du nouveau système d'information des voyageurs a été concrétisée sur le réseau des Chemins de fer du Jura (CJ). Des écrans ont été mis en service dans les gares de Saignelégier, Tramelan et Le Noirmont. La 2^e phase visant à équiper progressivement l'ensemble du réseau CJ est terminée depuis fin août. Aux Breuleux, aux Bois et au Pré-Petitjean, des bornes multifonctions renseignent les utilisateurs sur les horaires et transports spéciaux.

FRIBOURG

■ Le HC Fribourg-Gottéron et les Transports publics fribourgeois (TPF) ont reconduit le concept « Transport TPF » pour la saison 2011/2012. Les spectateurs se rendant au site sportif de Saint-Léonard pour assister aux matchs de la saison officielle du HC Fribourg-Gottéron SA et qui seront en possession de leur abonnement ou d'un billet d'entrée au match pourront librement voyager sur les sept lignes urbaines desservies par les TPF. Cette facilité est valable deux heures avant et deux heures après les matchs.

BRIGUE

■ Il y a 10 ans, le Contact Center CFF ouvrait ses portes avec 15 collaborateurs. Aujourd'hui, quelque 245 personnes y travaillent 24 heures sur 24 à la vente des abonnements et des billets internationaux ainsi qu'à l'organisation de voyages pour les personnes handicapées. Le centre exploite 25 hotlines téléphoniques différentes. Le 3 septembre, les CFF ont fêté ce jubilé lors d'une journée portes ouvertes.

Malgré un bénéfice de 166,5 millions de francs le premier semestre

Les CFF veulent économiser

Malgré un bénéfice stable au 1^{er} semestre, les CFF veulent diminuer leurs coûts de 550 millions d'ici à 2017. Ce paquet d'économies et des billets plus chers doivent permettre aux CFF d'acheter du nouveau matériel roulant et de surmonter la hausse des prix du sillon.

Les CFF veulent épargner 220 millions de francs d'ici à 2017 sur les coûts structurels et administratifs, a indiqué le CEO Andreas Meyer le 7 septembre à la conférence de presse sur le bilan semestriel des CFF au salon professionnel « suisse-traffic » à Berne. Cela correspond à une réduction de 20% dans ces unités.

« Certains processus seront optimisés, mais des places de travail vont aussi tomber », a annoncé Andreas Meyer, sans vouloir préciser combien. Cette réduction ne se fera pas « du jour au lendemain », mais jusqu'en 2017, si possible par les départs naturels et sans licenciements (selon le contrat social dans la CCT), note de la

rédaction). En parallèle à la réduction dans l'administration, des places vont être créées dans d'autres unités, par exemple dans l'accompagnement des trains et la police des transports.

Les CFF prévoient en outre d'améliorer leur efficacité, ce qui devrait dégager 250 mio de francs pour l'Infrastructure. Les CFF veulent fournir plus de prestations pour la même somme et veulent avant tout rattraper les retards dans l'entretien. Ils vont également appliquer des mesures d'assainissement au secteur du trafic marchandises, qui est constamment déficitaire. Le résultat doit être amélioré de 80

mio: « L'objectif est de ne plus faire de pertes », a dit Andreas Meyer.

Selon les CFF, le programme d'économies se fait en accord avec la commission du personnel et les partenaires sociaux. Les détails vont maintenant être mis au point avec eux. Les intentions d'économies à Infrastructure et Cargo étaient déjà connues du SEV. Ceux des coûts structurels et administratifs ne lui ont au contraire pas été présentés jusqu'ici.

Le chef des CFF Andreas Meyer a décrit le paquet vers l'augmentation d'efficacité et de productivité comme la contribution des chemins de

fer au financement du développement ferroviaire. Comme la Confédération, les cantons et les usagers, les chemins de fer doivent aussi assurer leur part. En outre, les CFF doivent investir un milliard de francs par an ces prochaines années dans du nouveau matériel roulant.

Andreas Meyer renvoie aussi à l'augmentation du prix du sillon prévue par la Confédération en 2013 (de 200 mio de francs, dont 175 mio à la charge des CFF) et en 2017 (100 millions). Ce que les CFF ne doivent pas reporter entièrement sur les clients, a exigé l'ATE dans sa réaction. Andreas Meyer a dit à ce sujet que les CFF s'efforcent de rester dans un « cadre acceptable », aussi grâce à une augmentation de la productivité.

Andreas Meyer s'est montré soulagé du taux de change plancher franc-euro fixé par la Banque nationale. Chaque hausse du franc détériore les résultats de CFF Cargo d'un million. Les CFF peuvent toutefois faire de nombreux achats en euros. Les avantages et désavantages de la force du franc seraient ainsi à peu près équilibrés pour les CFF.

ats/Fi/hk



Les CFF visent des augmentations d'efficacité à Infrastructure de 250 millions par année d'ici à 2017. Ce qui marche seulement avec un personnel au top de la motivation. La mise en œuvre de Toco donne donc à réfléchir...

Premier train de mesures du Conseil fédéral

Renforcer la lutte contre le franc fort

C'est à la BNS de lutter en toute première ligne contre le franc fort. En fixant la semaine passée un taux de change plancher de Fr. 1.20 pour 1 euro, elle a fait un pas très important – quoique encore largement insuffisant – dans cette direction. Mais, pour que les salaires et les emplois ne soient pas mis sous pression, ce taux doit être d'au moins Fr. 1.40.

En revanche, le train de mesures du Conseil fédéral, que les Chambres seront appelées à traiter lors de leur session d'automne, aura pour effet d'atténuer les problèmes dus à la cherté du franc. Le transfert d'une partie de l'excédent de la Confédération à l'assurance-chômage est en

particulier judicieux. Le Conseil fédéral devra alors faire passer de 12 à 18 mois la durée maximale du chômage partiel. Il est donc logique qu'il propose simultanément un mode de financement à cet effet. La prolongation du chômage partiel permettra de maintenir des emplois dans l'industrie d'exportation. Mais il est également judicieux de compenser approximativement les pertes importantes essuyées dans les transports par rail (facturation en euros, mais coûts en francs), de quoi garantir le but du transfert sur le rail du trafic de marchandises. Il faut aussi saluer les mesures prévues dans le domaine de l'innovation (Commission pour

la technologie et l'innovation CTI, etc.). La force d'innovation s'en trouvera préservée dans une phase difficile. En effet, le franc fort incite sans doute certaines entreprises à remettre à plus tard leurs projets d'innovation; cela, également parce que les moyens pour ce faire leur font en partie défaut.

L'USS favorable à un 2^e paquet

En outre, l'USS est favorable à un deuxième train de mesures pour soutenir la demande à travers les marchés publics, faire obstacle à un resserrement du crédit et contribuer à empêcher l'assainissement ou la liquidation onéreux de caisses de pen-

sions en sous-couverture dans l'industrie d'exportation. Et il faudrait alors prévoir que les partenaires sociaux des branches concernées soient entendus.

L'USS juge certaines mesures fiscales contre-productives, comme l'abolition du droit de timbre, l'affaiblissement général de l'imposition des entreprises ou une baisse de la TVA (en particulier dans l'hôtellerie). Non seulement ce genre de mesures provoquerait d'énormes pertes fiscales, mais les bénéficiaires seraient des entreprises déjà rentables, comme les importateurs qui demandent déjà des prix surfaits.

Daniel Lampart

COMMENTAIRE

Les CFF réussissent grâce au personnel

Une fois de plus, les CFF présentent d'excellents chiffres au 1^{er} semestre. Pour le SEV les conditions sont donc là pour une augmentation réelle des salaires. Il présentera ce mois sa revendication aux CFF.

Les CFF présentent à nouveau un bénéfice semestriel de 166 millions de francs. Sur l'année on peut s'attendre à un doublement du bénéfice. Pour

le président SEV Giorgio Tuti, c'est clair : « Ce succès est celui du personnel, qui se met au service des clients jour après jour. Une hausse de salaire raisonnable est maintenant impérative. » Giorgio Tuti souligne qu'après 2 ans avec des primes uniques, une adaptation durable des salaires est exigible : « Les primes d'assurances-maladie s'appellent aussi des primes, mais elles ne reculent pas en fin d'année... »

Le SEV reste ouvert mais sceptique face à l'augmentation annoncée de productivité :

« Dans certains domaines des CFF, la productivité a déjà atteint le seuil de douleur », souligne Giorgio Tuti. Sur le fond une augmentation de personnel est exigible, car la croissance prévue du trafic va provoquer un besoin marqué dans le service à la clientèle. « Les voyageurs souhaitent des transports ferroviaires dont le personnel est présent – les gares fantômes, les trains non accompagnés et des guichets fermés sont la mauvaise voie ! »

SEV

RÉSULTAT RÉJOUISSANT, SAUF POUR LE TRAFIC VOYAGEURS

Les CFF ont réalisé un bénéfice de 166,5 millions au premier semestre 2011. Ce résultat est presque aussi haut que celui de la même période l'an passé (165,9 mio de francs). Il aurait cependant diminué sans facteurs exceptionnels à hauteur de 45 mio (entre autres des ventes anticipées d'immobilier pour 16 millions), dit le chef des finances Georg Radon. Le résultat a « plutôt stagné ».

Le chiffre d'affaires des CFF a au contraire à nouveau augmenté : ils ont réalisé des recettes de 3,96 milliards de francs – 2,7% de plus que durant le 1^{er} semestre 2010.

Bien que les CFF aient transporté 3,5% de passagers en plus, le trafic voyageurs a dû supporter une vraie douche froide. Malgré un prix des billets plus élevé, le résultat a reculé entre janvier et fin juin par rapport à 2010. Il est de 94,4 mio, soit 61,2 mio de moins (- 39,3%). L'augmentation des recettes a été confrontée à un prix du sillon plus haut (44 mio de plus que l'an passé), à des coûts du personnel plus hauts, à des amortissements et des effets financiers. Par contre les résultats dans le transport marchandises se sont nettement améliorés, malgré l'impact actuel du franc fort. Le transport marchandises

reste cependant dans les chiffres rouges avec un déficit de 7,2 millions de francs, même si les résultats ont pu être améliorés de 42,3 millions par rapport à l'an passé. CFF Cargo a fait diminuer les frais opérationnels par une augmentation de l'efficacité et a pu ainsi largement compenser des recettes d'exploitations plus basses (-25 mio). Ce recul du chiffre d'affaires est dû à la faiblesse de l'euro, à la suppression d'activités non profitables ainsi qu'à la faillite de clients essentiels. Le nombre de postes à plein temps aux CFF a augmenté par rapport à l'an passé de 1,7% pour atteindre 28 419. ats/Fi/hk

PHOTO DE LA SEMAINE : LA PAUSE DE MIDI AUX ATELIERS D'YVERDON

Neil Labrador



Jeudi 1^{er} septembre, en allant prendre en photo l'apprentie login Audrey Guignard (page 13), le photographe Neil Labrador a surpris des ouvriers

des Ateliers Industriels CFF d'Yverdon-les-Bains faisant leur pause de midi au soleil. Clic-clac et c'est dans la boîte.

ac

POINT DE VUE

J'ai mal à mon travail

Ce printemps, un employé communal vaudois a ouvert le feu sur son lieu de travail. Plus récemment, un ouvrier des TPG a commis l'irréparable à l'encontre de son supérieur hiérarchique. Même s'il est éminemment délicat de faire un lien entre ces passages à l'acte et les conditions de travail, les entreprises seraient coupables de s'épargner une remise en question. Il serait en effet trop facile de reporter l'entier du fardeau au niveau de l'individu.

Plusieurs fois par année, et de plus en plus souvent, nous accueillons des collègues en proie à des souffrances telles que leur comportement s'en trouve affecté. Heureusement, dans la très grande majorité des cas, cela se limite à des paroles : « Je vais prendre mon fusil et ils verront... » ou « Si cela continue, je m'fous en l'air ». Le fait d'être présent à leur côté et de les écouter suffit souvent à désamorcer ces situations d'hypertension. Au même titre que certains suicides, ces actes extrêmes sont pour moi l'expression la plus aiguë d'une souffrance qui ne cesse d'augmenter, en particulier sur le lieu de travail. Les témoignages du corps médical affluent, confirmant une augmentation flagrante des consultations liées au mal-être des salariés. En France, des hôpitaux ont même ouvert des consultations dites « de souffrance au travail ».

Une récente étude du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) indique une augmentation de 30% des personnes se sentant chroniquement stressées. Pire, 4% des personnes interrogées ont affirmé se sentir émotionnellement épuisées. L'enquête du SEV sur la santé au travail des conducteurs de bus abonde dans ce sens en révélant que plus de 40% de ces derniers se sentent stressés. Pour le SECO, le remède se trouverait dans de bonnes méthodes de direction. Au vu du niveau dramatiquement bas de la conduite du personnel que l'on peut rencontrer dans nombre d'entreprises, on a bien du souci à se faire...

Mais peut-il en être autrement dans une société libérale qui place la compétitivité et la concurrence au-dessus de tout ? Il faut faire « toujours plus et mieux avec moins ». Pour certains dirigeants, c'est devenu un véritable dogme et peu importe les conséquences humaines.

Ce qui compte, c'est l'atteinte des sacro-saints objectifs. Dès lors, on ne laisse aucun répit et on augmente sans cesse la pression sur les salariés. Il est plus que temps que les syndicats réinvestissent le champ de l'organisation du travail, source de bien des maux.

Au final, je me permets de plagier le dessinateur de presse Karak qui résumait ainsi la situation des employés de France Télécom : « On vous demande de vous tuer au travail... pas de vous suicider ! »

Olivier Barraud

Investissement stupide

Le franc fort continue de sévir. La Banque Nationale s'est décidée à agir. Elle fait tourner la planche à billets. Dans un premier temps, le franc s'est affaibli de quelques centimes, puis il s'est renforcé à nouveau. Les salariés de l'industrie de l'exportation, du tourisme et de ses moyens de transport, ainsi que du trafic ferroviaire marchandises de transit, entre autres, sont parmi les plus exposés. Eux subissent de plein fouet ou risquent de subir très vite l'allongement de la durée du travail et/ou des réductions de salaires, le chômage partiel, voire la suppression des emplois. Cette gangrène, avec la crise boursière qui l'accompagne, menace de s'étendre progressivement et surtout durablement. Qui peut dire quand la spéculation mondiale sur les monnaies s'arrêtera ?

Le Conseil fédéral, lui, parallèlement, rappelle les éléments qui font la solidité de notre économie, comme la qualité de nos infrastructures, de nos formations professionnelles, de notre recherche. Il prévoit 875 millions dans un premier temps, essentiellement pour renforcer l'assurance chômage. Il annonce d'autres mesures pour la fin de l'année, mais dans un cadre total homéopathique de 2 milliards. En fait, la droite rejette ces mesures dans la commission des finances du Conseil national et les accepte dans



celle du conseil des Etats... Le débat se poursuit.

Que veut donc la majorité de droite qui nous gouverne? Elle veut des baisses d'impôts pour toutes les entreprises (Economie suisse, UDC) et/ou laisser faire le marché (PLR), lequel va trouver la solution tout naturellement, il suffit que les salariés et les rentiers se serrent la ceinture. En résumé, le message à ces derniers est « sacrifiez-vous, taisez-vous et l'intérêt général sera sauvé »!

En même temps, cette même droite veut une armée plus nombreuse et plus chère (de 4,4 à 5,1 milliards par an) que celle souhaitée par le Conseil fédéral lui-même. Elle veut aussi acheter immédiatement, avant la fin de l'année, sans possibilité de référendum, 22 nouveaux avions de combat pour remplacer les anciens F 5 Tiger, pour une somme variant de 3,5 à 5 milliards.

Impossible d'imaginer, par les temps qui courent, un investissement plus stupide ! Tous les experts internationaux sont d'accord (voir la presse spécialisée) : en Europe même, les avions de combat sont devenus parfaitement inutiles (nous avons encore 33 FA 18 !). Seuls les pays qui ont des ambitions mondiales, hors du continent (France, Grande-Bretagne, voir les cas de l'Irak et de la Libye) essaient de maintenir une armée de l'air.

Très péniblement, à minima. Une autre preuve : sur le plan industriel, plus personne en Europe ne songe à développer un nouvel avion de combat piloté. Aux Etats-Unis même, où les moyens sont illimités, gendarme du monde oblige, un avion (F35) est en cours de mise au point. Mais son prix est tel que le nombre d'acquisitions prévues ne cesse de se réduire. Sera-t-il le dernier avion de combat piloté construit ? Les trois modèles encore disponibles sur le marché auxquels s'intéresse le département militaire ont été conçus il y a 20 ans et plus. La Suisse neutre serait certainement le dernier pays européen à acheter de tels engins. Pour en faire quoi ?

Dans la période de crise du franc fort, crise qui menace gravement et durablement les fondements économiques du pays, il y a mieux à faire avec 3,5 à 5 milliards qu'on peut trouver immédiatement pour la défense nationale. Par exemple, rattraper le retard pris dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire suite aux économies imposées précédemment par la droite. Par exemple, accélérer le renouvellement du matériel roulant pour aider les entreprises soumises à la concurrence de l'euro. Par exemple, faire en sorte qu'il y ait encore du trafic marchandises de transit dans les tunnels de base alpins construits à grands frais dans ce but. Par exemple, développer la formation d'ingénieurs (le manque devient dramatique), renforcer la recherche. La liste n'est pas limitative : face à un investissement absolument stupide, tous les autres sont préférables.

Michel Béguelin

Solidarité internationale

Crise européenne de la dette et syndicalisme

En matière de politique sociale, l'Europe se trouve en pleine ère glaciaire. Les programmes d'austérité frappent directement les bas et les moyens salaires. Certes, les syndicats ont de meilleures idées pour répondre à la crise de la dette, mais ils ne pourront les imposer que s'ils parviennent à mieux se mobiliser. Telle est l'analyse de Vasco Pedrina, qui représente l'Union syndicale suisse (USS) au sein de la Confédération européenne des syndicats (CES). L'ancien coprésident

d'Unia prend pour point de départ le fait que les pays de l'Union européenne (UE) ont sauvé les banques après la crise de 2008/2009, pour, après « un premier train de mesures de relance économique (...) imposer partout des plans d'austérité draconiens avec pour but de reporter sur les épaules des travailleurs et des rentiers les coûts du « tsunami financier ». Il décrit aussi comment ces programmes d'austérité et le « pacte pour l'euro » nous conduisent dans une impasse

sociale et économique et quelles sont les dangereuses conséquences institutionnelles de la lutte contre les déséquilibres macro-économiques : « De nouveaux mécanismes sont introduits donnant aux autorités de l'UE les moyens pour accroître la pression pour un démantèlement social sur les pays membres. Concrètement, il s'agit d'un « corset salarial » (qui englobe aussi les rentes), une harmonisation vers le haut de l'âge de la retraite et l'introduction dans la législation nationale

de « freins à la dette ». Et c'est encore une fois au peuple de payer.

La CES exige certes un « New Social and Green Deal » au lieu d'une « politique de stabilité », mais elle essaie aussi d'organiser la protestation contre l'application d'un tel remède de cheval. Cependant, elle n'a pas encore trouvé comment faire



Vasco Pedrina.

reculer les gouvernements impliqués.

C'est pourquoi Vasco Pedrina défend l'idée d'une mobilisation plus déterminée. D'une part, la « capacité de grève » doit être renforcée sur les lieux de travail et, de l'autre, il faudrait mettre sur pied une campagne européenne pour « L'égalité des salaires – L'égalité des droits », par exemple via une initiative citoyenne européenne.

Ewald Ackermann

Un congrès pour la défense des rentes

Les pensionnés adressent leurs revendications aux autorités politiques

Quelque 300 rentières et rentiers ont décidé le 31 août à Gossau de présenter des revendications claires sur la prévoyance vieillesse : il ne faut pas toucher aux rentes existantes ni à l'indice mixte de l'AVS, et consolider l'AVS pour compenser un 2^e pilier affaibli par les crises.

Malgré un temps splendide, la salle du Fürstenland à Gossau est pleine à craquer au moment où le président SEV et vice-président USS Giorgio Tuti ouvre le « congrès sur la défense des rentes » organisé par les syndicats SEV, SSP-VPOD et Syndicom et par l'Union syndicale du canton de St-Gall. Giorgio Tuti explique que ce congrès a été mis sur pied en tant que « contre-manifestation autochtone en réaction au congrès World Ageing & Generations » qui

a eu lieu la même semaine à l'Université de St-Gall.

Prenant l'exemple de la Caisse de pensions CFF, Giorgio Tuti montre la fragilité d'un 2^e pilier trop souvent sujet aux crises : la caisse de pensions n'a pas été refinancée correctement en 1999 lors de son passage à l'autonomie, elle n'avait pas de réserves de fluctuation et est tombée de ce fait, lors du crash boursier en 2001, en situation de large sous-couverture. Elle n'a pas pu se sortir de cette mauvaise posture par ses propres moyens malgré des mesures d'assainissement douloureuses. Les pensionnés y apportent aussi leur contribution car depuis 2004, ils doivent renoncer à la compensation du renchérissement sur leurs rentes.

« Ça suffit ! »

« Certains politiciens reviennent toujours et sans la moindre gêne avec la proposition de réduire les rentes des pensionnés », prévient Giorgio Tuti avant d'ajouter sous les applaudissements :

« il n'en est pas question, maintenant ça suffit ! »

« Les diminutions de prestations AVS auxquelles aspirent les partis bourgeois doivent être elles aussi clairement rejetées, surtout si l'on considère les problèmes du 2^e pilier », souligne Giorgio Tuti. « L'AVS, au contraire, doit être consolidée. »

Pas de démontage de l'AVS mais une consolidation !

Les faiblesses du 2^e pilier doivent être compensées par un renforcement de l'AVS afin d'assurer une existence décente aux personnes âgées, conformément à ce qui est prévu par la Constitution, déclare l'ancienne conseillère fédérale Ruth Dreifuss. Contrairement au 2^e pilier qui est fragile car dépendant des marchés financiers, l'AVS a toujours été très stable depuis son introduction en 1948. Malgré une espérance de vie en augmentation et un nombre croissant de rentiers, seules trois augmentations des cotisations tout à fait supportables ont été nécessaires. Cela parce que l'AVS est liée directement, très simplement et de manière non bureaucratique, à la croissance économique réelle réalisée par les actifs. « Et parce que le versement des cotisations n'est pas limité vers le haut, alors que les rentes les plus élevées ne représentent que le double des rentes les plus basses. »

« L'AVS n'est pas seulement un instrument important contre la pauvreté des gens du troisième âge mais elle contribue aussi à une meilleure répartition des revenus », explique Ruth Dreifuss, qui pense que d'autres assurances sociales devraient prendre exemple sur l'AVS, comme l'assurance-chômage avec son plafonnement des cotisations. « A cause de la politique néo-libérale, la répartition a été mal faite ces dernières années. Cela a engendré des crises économiques provoquées par une baisse de la demande. »

Les jeunes aussi doivent lutter
« Nous, les rentières et rentiers, ne nous préoccupons pas seulement de nos propres rentes mais de la sécurité de l'ensemble du système, également pour les actifs d'aujourd'hui et pour une Suisse sociale », souligne Ruth Dreifuss. « Nous nous battons aussi pour nos petits-enfants. »

« Après les élections, la situation sera très tendue », prévient Paul Rechsteiner, président USS. Il met l'accent sur le fait que les parlementaires bourgeois veulent torpiller l'adaptation régulière des rentes AVS à l'évolution des salaires et des prix (indice mixte), ce qui amènerait une baisse des rentes. « Ainsi les jeunes non plus ne pourront plus compter sur l'AVS ! »

Luttons pour la justice sociale

« Alors qu'auparavant, des ministres de l'Intérieur bourgeois comme Hans Hürlimann ou Alphons Egli étaient fiers de notre AVS, leurs successeurs Pascal Couchepin et Didier Burkhalter ont toujours dit du mal de cette assurance », déplore Paul Rechsteiner. « Cependant, l'AVS est toujours dans les chiffres noirs ! »

Le président de l'USS mentionne aussi la proposition des partis bourgeois de retirer de la législation le taux de conversion minimal pour les rentes des caisses de pensions, ce qui leur permettrait d'éviter une discussion politique à ce sujet et d'introduire plus facilement des réductions supplémentaires des rentes.

Enfin, Paul Rechsteiner demande que les gens s'insurgent contre les détériorations de la prévoyance vieillesse et contre la répartition fautive et asociale de bas en haut qui a eu lieu ces dernières années. La coprésidente de Syndicom Danièle Lenzin et le secrétaire général du SSP-VPOD Stefan Giger s'expriment dans les mêmes termes lors de leurs exposés. Pour terminer, le congrès décide des revendications à

présenter aux autorités politiques (voir encadré) et le modérateur du congrès Peter Hartmann, secrétaire syndical SEV, rappelle les élections nationales de l'automne. « C'est nous qui choisirons alors la sauce à laquelle nous allons être mangés ! »

Markus Fischer



Rina Marchi de Zurich, ancienne secrétaire d'exploitation à la gare de triage de Zurich, retraitée depuis 1991 : « En tant que responsable de l'encadrement de la section PV Zurich, je rencontre souvent des membres qui ont des soucis financiers, avant tout des anciens travailleurs et des veuves. Il y en a qui ne peuvent même pas se payer un café au restaurant. »



Ernst Widmer d'Herisau, ancien mécanicien de locomotives du BT (aujourd'hui SOB), retraité depuis 1999 : « Je suis venu parce que c'est un thème brûlant et pour me montrer solidaire, aussi avec les jeunes. Parce que si nos rentes sont réduites, ils devront compter eux aussi avec des restrictions. » Sa rente de la caisse de pensions est restée inchangée depuis des années. Malgré tout, il vit encore assez bien, entre autres parce qu'il a renoncé depuis bien longtemps à posséder une voiture et qu'il a investi dans une maison.



R. Dreifuss et G. Tuti veulent renforcer l'AVS pour compenser le 2^e pilier.

RENDICATIONS POUR DES RENTES SÛRES POUR UNE VIEILLESSE SÛRE

- Il ne faut pas toucher aux rentes des caisses de pensions car il s'agit d'un droit bien mérité.
- Les prestations de l'AVS ne doivent pas être réduites. Les rentes AVS doivent continuer à être adaptées régulièrement au renchérissement et à l'évolution des salaires.
- L'AVS doit être renforcée et ses prestations étendues. C'est le seul moyen pour pouvoir assurer de manière adéquate une vie décente aux personnes du troisième âge.

Décision du congrès pour la défense des rentes, Gossau, 31 août 2011



« Je me bats pour les transports publics, c'est une branche qui a du potentiel. La capacité de financement est une question politique. »

Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat bernoise

Peut-on encore financer la mobilité ?

« Les transports publics ont quelque chose d'émotionnel »

Durant les dernières années, la bataille pour la répartition de l'argent dans le domaine des transports a gagné en âpreté. Pour combien le transport routier et le rail doivent-ils contribuer ? Combien devraient payer les usagers des transports (automobilistes, transports commerciaux, entreprises de chemins de fer) et combien les collectivités publiques ? Qui reçoit combien de ce pot rempli d'argent ? La directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne Barbara Egger-Jenzer se positionne sur ces questions dans une interview accordée à contact.sev et prend des positions marquées.

contact.sev: Madame la conseillère d'Etat Egger, fin août la « journée bernoise des transports » de cette année a eu lieu sur le thème du financement des transports publics. Le canton de Berne est actionnaire majoritaire du BLS et co-actionnaire de nombreux chemins de fers touristiques et privés et il est davantage concerné par cette question que d'autres cantons. De manière générale, les transports publics sont-ils encore financables de manière raisonnable, et est-ce que ce sera encore le cas dans 10 ans ?

Barbara Egger-Jenzer: Les transports publics sont financables, et ce sera encore le cas dans 10 ans! Nous

« Les transports publics sont essentiels pour nous, dans les agglomérations et les vallées, et aussi bien tôt le matin que tard le soir. »

planifions actuellement jusqu'en 2050 environ – c'est nécessaire pour les transports dépendant du rail. Cependant, est-ce que le trafic sera financable de manière « raisonnable » ? Tout le monde veut une mobilité illimitée, qui doit aussi coûter quelque chose. Les transports publics en Suisse ont une histoire à succès derrière eux – mais le hic, c'est pour ceux qui veulent les bus et chemins de fer comme transports principaux. La plupart sont prêts à payer davantage pour la mobilité, s'il y a une majorité pour ça, et assez de place. Dans le futur, ce sera un mix apporté par plusieurs mesures de financement.

On a ici une question essentielle: « Veut-on cela ? » Je me bats pour les transports publics, c'est une branche avec du potentiel. La question du financement est une question politique.

Je vois une contradiction si vous vous prononcez pour les transports publics, alors que ces derniers jours est apparue une liste de 30 lignes de bus qui doivent être supprimées dans le canton de Berne. Sur

100 autres lignes, l'offre doit être réduite.

Non, ce n'est pas une contradiction. Nous devons établir cette liste de mauvais augure afin de démontrer quelles suites auraient les décisions d'économie prises par le Grand Conseil. Nous ne voulons pas supprimer ces lignes et dire: « Si on veut ces réductions, le Grand Conseil doit nous y obliger ! » Si le canton supprime 15 millions – comme le Grand Conseil l'a décidé – la Confédération va diminuer les moyens du même montant: cela signifie des coupes sombres, dont nous ne voulons pas répondre. Les transports publics sont un facteur essentiel pour l'habitat. Épargner 25 millions supplémentaires, comme le veut l'UDC maintenant, c'est impossible! Les transports publics sont essentiels, dans les agglomérations et les vallées, également tôt le matin et tard le soir.

Les experts disent aujourd'hui qu'une mobilité qui augmente sans cesse mène tôt ou tard à une impasse. De l'autre côté l'industrie du tourisme est tenue à la croissance pour pou-

voir amortir ses investissements.

On ne peut pas revenir en arrière sur la mobilité! Les transports publics sont un système raisonnable et durable, pour permettre la mobilité. Il y a cependant encore des possibilités de casser les pointes de trafic qu'il faudrait utiliser. Et il faudrait prendre des mesures pour la planification: les déplacements pendulaires sur de très longues distances en valent-ils vraiment la peine? Les réflexions écologiques parlent clairement pour le développement des transports publics au détriment des routes.

Les plans d'aménagement du territoire sont aussi concernés, quand on y réfléchit: une demande croissante de lignes et de constructions signifie davantage de surfaces de circulation. Comment se positionne le canton face à ces développements ?

Nous nous battons contre le mitage du territoire, nous demandons une densification des constructions. Les communes doivent faire leurs plans de zone de telle manière que les zones à bâtir soient là où il existe des connexions avec les

transports publics. Il ne faut pas planifier sur des surfaces non aménagées et ici l'aménagement du territoire doit créer des instruments faciles à utiliser, maniables. Le plan directeur actuel du canton est déjà approprié.

Comment donc a réagi le canton de Berne à la consultation proposée sur les fonds d'infrastructure ferroviaire ?

Très positivement! Le projet « financement et développement des infrastructures ferroviaires » est une bonne proposition, les tranches proposées donnent une sécurité! Mais le montant prévu est trop bas dans l'ensemble, nous avons manqué cela. Pour la part que les cantons devraient assumer, nous disons oui, si nous pouvons prendre part aux discussions sur la planification.

Le canton de Berne est un canton ayant une grande surface et des centres essentiels, il doit prendre garde à des besoins très divers. Il est aussi fier de ses nombreuses « fonctions de pont » invoquées entre Alémaniques et Romands. Comment se positionne le gouvernement sur la question de savoir s'il faut

« Les réflexions écologiques parlent clairement pour un développement des transports publics. »

BIO

Barbara Egger-Jenzer est née le 22 septembre 1956 à Steffisburg. Elle a une formation d'enseignante primaire et a étudié le droit. La politicienne du PS a été membre du Grand Conseil bernois de 1994 à 2002, qu'elle a présidé en 2001/2002. En 2002 elle a été élue au Conseil d'Etat et a pris en charge la direction des infrastructures, travaux publics, transports et énergie. En 2004/2005 elle a été présidente du gouvernement. Barbara Egger est mariée et a deux enfants adultes. Elle vit à Bremgarten, à Berne.

INTERVIEW



La directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie Barbara Egger dans son bureau. Elle a déjà tout une collection de pelles et de bèches pour de nombreux « premiers coups de pioche » qu'elle a pu ou dû effectuer en presque dix ans comme cheffe des infrastructures. Sur cette photo, elle tient la pelle du « premier coup de pioche du 3^e quai Rütli-Zollikofen, le 6 novembre 2009 », et au mur on reconnaît l'outil du « premier coup de pioche de la transformation de la gare de Burgdorf, 21 juin 2007 ».

donner la priorité à une liaison de Lausanne à Berne plutôt que la ligne sur Berne–Olten ou celle de Soleure–Moutier ?

La solidarité est très importante, et dans ce contexte une ligne ferroviaire est aussi essentielle. Les transports publics sont quelque chose d'émotionnel. Le canton de Berne se situe au centre de la Suisse, il est membre de différentes conférences de gouvernements cantonaux, où les cantons définissent en bonne collaboration leurs buts communs.

Dans ce contexte, un accord dans le domaine des transports est utile. Longtemps on a mis l'accent sur le développement de l'axe nord-sud par le Gothard et le Simplon. L'augmentation de capacité arrive aussi maintenant sur les autres axes

aujourd'hui je roule de manière beaucoup plus consciente avec les transports publics. Si j'arrive à obtenir une place assise entre Zurich et Berne, je m'en réjouis ! Je suis fière des transports publics dans notre pays, de leur ponctualité et de leur propreté (malgré tout !), si je compare avec l'étranger. Les trains ont pour beaucoup quelque chose d'émotionnel – ils l'ont aussi aujourd'hui pour moi – on en arrive aux rêves !

La mobilité mange des ressources : que ce soit l'énergie, le sol. La mobilité est à l'origine de dégâts à l'environnement comme par exemple la pollution de l'air et le bruit, et met en danger la santé des gens et des animaux. Le canton ne doit-il pas se positionner avec véhé-

» Pour beaucoup de gens, la mobilité est une part de liberté qu'on ne doit pas leur enlever. «

principaux. Si les cantons restent unis sur cette question, ils peuvent obtenir beaucoup.

Par ailleurs, les voies Rail 2000 ne peuvent pas être déjà à nouveau élargies. Avec les cadences au quart d'heure prévues sur le tracé Berne–Zurich, ce ne sera pas mieux non plus. Avoir une 2^e voie efficace, productive, est aussi souhaitable.

Vous êtes directrice des transports bernois depuis près de dix ans. Comment avez-vous modifié vos comportements en vous occupant de cette question ?

Mon comportement s'est fortement modifié. Avant je devais comme avocate souvent me rendre en voiture d'un tribunal de campagne à l'autre toute la journée. Au-

rence pour limiter la mobilité ?

Qui se positionnerait pour cela serait sans doute immédiatement destitué ! Une limitation de la mobilité n'aurait aucun sens non plus. Nous devons trouver des solutions pour les problèmes de société. On ne peut pas inverser le cours du temps. De bons transports publics sont essentiels pour l'économie intérieure, des limitations – de n'importe quelle sorte – seraient dommageables pour l'économie intérieure et mauvaises aussi pour les gens. Car pour de nombreuses personnes, la mobilité est une part de liberté qu'on ne doit pas leur enlever.

Interview : Peter Anliker/hk

JOURNÉE DES TRANSPORTS

Depuis 10 ans le canton de Berne organise avec la journée bernoise des transports un point de rencontre et d'échange d'informations. Cette journée est destinée à toutes les personnes intéressées, issues du monde politique, de la planification, de l'administration, des entreprises de transports, de l'économie et des fédérations. La journée de cette année s'est tenue le 26 août sur le sujet : « Avenir des transports – qui doit les financer ? »

Les données essentielles sur la mobilité en Suisse

Véhicules, kilomètres et usagers

Pour pouvoir prendre les bonnes décisions en politique, il faut avoir les bonnes données de base. Celles-ci sont livrées par l'Office fédéral de la statistique, par exemple avec « Mobilité et transports, statistique de poche 2011 ».

Certains voient les statistiques comme arides, et ne veulent pas y toucher. L'Office fédéral de la statistique (OFS) les collecte et les traite pourtant de telle manière qu'on peut y lire des développements intéressants.

Une mobilité changeante

Le premier résultat est peu surprenant. La mobilité a augmenté ces dix dernières années. Mais à quel point, avec quels moyens de transport et pour quels motifs? L'OFS a compté que durant la dernière décennie, la population et le trajet parcouru par personne ont augmenté dans la même proportion. L'augmentation de la population et la mobilité personnelle accrue jouent un rôle d'importance similaire dans cette augmentation. De 1970 à 2009, la distance parcourue par personne au moyen d'un véhicule motorisé a augmenté de 57%. La part du trafic pendulaire pour le travail et la formation représente 27% et celle du trafic de loisirs 45%. 81% des ménages disposaient d'au moins une voiture en 2005, 10% de plus qu'en 1984.

Pourquoi on bouge autant

La distance moyenne quotidienne par personne est de 37,3 km. Pour aller au travail, on fait 8,7 km (23%), pour la formation 1,5 km (4%), pour les achats 4,3 km (11%) et pour les loisirs 16,6 km (45%). Pour les services et l'accompagnement 0,5 km (1%), pour les trajets professionnels 3,2 km (9%) ainsi que 2,5 km pour un motif indéfini.

Le trafic marchandises a augmenté davantage que le

trafic voyageurs, soit de 80% entre 1980 et 2009, en particulier sur les routes.

Financement public

En 2008, les transports ont reçu 15,7 milliards de subventions du secteur public, en particulier de la Confédération. 7,830 milliards sont allés au trafic routier privé et 7,704 milliards aux transports publics (route + rail). 131 millions sont allés au trafic aérien et lacustre. Au total, le trafic routier (privé + public) a absorbé 9,796 milliards, dont 52% proviennent de l'impôt sur les carburants. La vignette autoroutière et les taxes (par ex. de parking) ne fournissent qu'une petite part des ressources (3% chacune) tandis que la TVA apporte 1%.

L'espace pour le trafic

32% de la surface construite sont dévolus au trafic. La longueur des routes nationales est de 1790 km, celle des routes cantonales de 18050 km et celle des routes communales de 51615 km. Le réseau ferroviaire mesure en comparaison « seulement » 5107 km, alors que la Suisse est un des pays qui possède un des réseaux ferroviaires les plus développés au monde, avec le Japon.

Combien d'emplois dans les transports?

On compte 8141 entreprises de transports, qui occupent 139182 personnes (exprimées en équivalent plein-temps). Parmi elles, 89613 sont actives dans les transports nationaux (rail, route et oléoducs), le reste dans la navigation, le transport aérien, la fourniture de diverses prestations. Le nombre d'employés a augmenté de 8% entre 2001 et 2008.

Parc automobile croissant

Le nombre des véhicules à moteur a augmenté de 64% entre 1980 et 2010, pour atteindre 5,5 millions. Dont 4,1 millions de voitures privées, ce qui veut dire plus d'une pour deux habitants. Enfin, 3705 avions sont immatriculés en Suisse.

Toujours plus de déplacements

Les déplacements individuels privés motorisés représentent annuellement 55362 millions de kilomètres parcourus et en moyenne, chaque automobile transporte 1,57 personne.

Depuis 1995, les transports ferroviaires ont augmenté de 41%, et de 21% sur les routes. Le transport de marchandises total a augmenté de 18% pendant la même période. Le trafic marchandises a parcouru 5723 millions de kilomètres en véhicule motorisé, dont les trois quarts à l'intérieur des frontières.

On compte 41611 décollages et atterrissages pour l'aviation, lignes régulières et vols charters. Ce nombre a plus que doublé depuis les années 1970.

Une heure et demie par jour

En Suisse, les gens parcourent annuellement 122 milliards de kilomètres, en comptant aussi la mobilité douce. Chaque habitant en Suisse a parcouru, en 2005, 19000 km, soit presque la moitié du tour de la planète. Dont 13900 km à l'intérieur du pays. Le motif essentiel de voyage est la satisfaction de besoins de temps libre. Chaque jour, chaque personne passe en moyenne 93 minutes par jour en déplacements, dont près de la moitié pour ses loisirs.

Chaque individu parcourt 37,3 km chaque jour. Dont 67% en voiture, 16,1% en train, 5,5% à pied, 4% en tram et en bus, 2,1% à vélo, 1,6% à moto, 0,4% en car postal, 0,2% en vélomoteur et 3,2% avec d'autres moyens de transport.

Une part décroissante

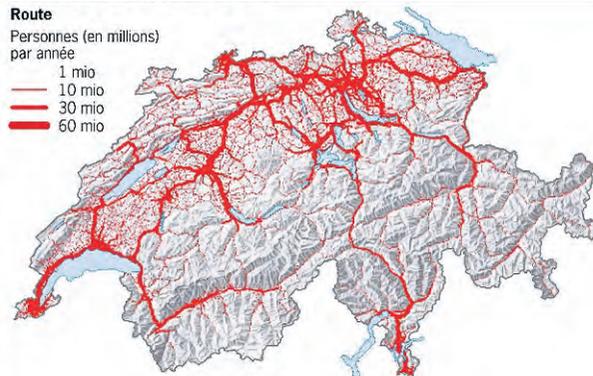
Les prestations de transport dans le trafic marchandises ont augmenté de 80% et de 26 milliards de tonnes kilomètres. En 1980, plus de la moitié des marchandises était transportée par le rail, et en 2009, cette part était encore de 36%.

Flux du trafic voyageurs, en 2008

Route

Personnes (en millions) par année

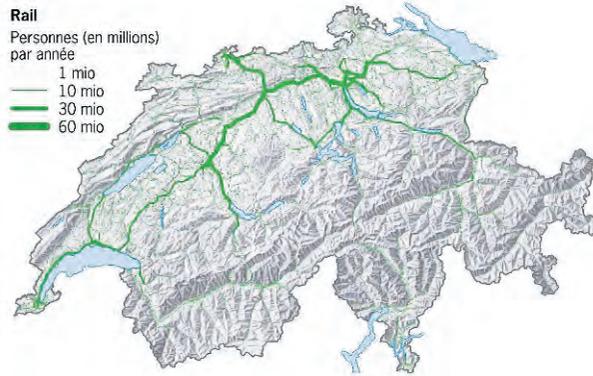
- 1 mio
- 10 mio
- 30 mio
- 60 mio



Rail

Personnes (en millions) par année

- 1 mio
- 10 mio
- 30 mio
- 60 mio

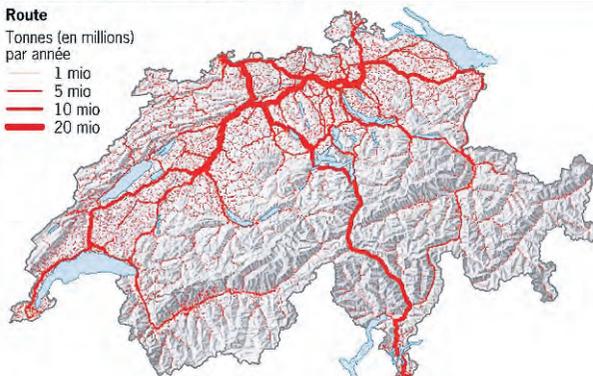


Flux du trafic marchandises, en 2008

Route

Tonnes (en millions) par année

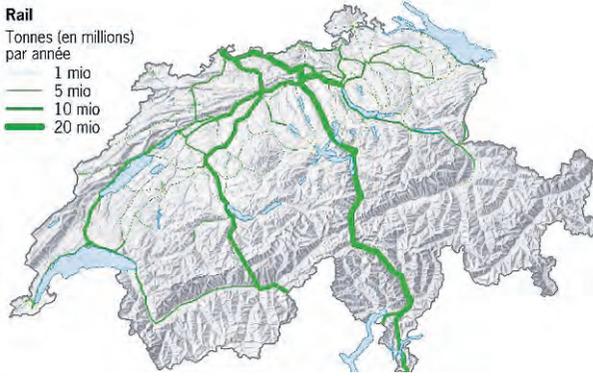
- 1 mio
- 5 mio
- 10 mio
- 20 mio



Rail

Tonnes (en millions) par année

- 1 mio
- 5 mio
- 10 mio
- 20 mio



Ces graphiques permettent de visualiser les flux de déplacements sur la route (en rouge) et le rail (en vert), aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

La brochure de l'OFS peut être téléchargée gratuitement sur internet (www.bfs.admin.ch) et une version imprimée est également disponible gratuitement.

QUELLE MOBILITÉ, À QUEL PRIX ?

Séance d'information aux cadres CFF

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 16h30 à 18h30,
Salle des Vignerons, Buffet de la Gare CFF à Lausanne



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

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.



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

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

Reka: le partenariat social vécu au quotidien



Andreas Hug
CEO et vice-président du CA
Hug SA

Christian Gusset
Responsable
branche alimentaire
Unia

Syndicalistes et employeurs le savent: tout travailleur a besoin de repos. C'est pourquoi ils encouragent les vacances à prix réduit. Cette fois, Andreas Hug, CEO de Hug SA, et Christian Gusset de l'Unia sont unanimes: la Caisse suisse de voyage est la solution idéale. S'ils posent ensemble,

tout sourire, devant la caméra, c'est parce que la Reka offre beaucoup d'avantages aux employés comme aux employeurs. Les employeurs promoteurs de vacances et les employés preneurs de vacances découvriront lesquels sur www.reka.ch.

Caisse suisse de voyage Reka
Neuengasse 15, 3001 Berne
Tél. 031 329 66 33

reka
Une pour tous.



» Il faut savoir enseigner aux jeunes, leur donner le temps d'apprendre et, surtout, leur faire confiance ! «

Daniel Delaloye, responsable login pour le marketing et l'information professionnelle en Romandie.

Rentrée d'apprentissage 2011

733 jeunes ont commencé leur apprentissage dans le monde des transports

Login confirme son succès. La communauté de formation du monde des transports compte désormais une soixantaine d'entreprises membres et forme au total plus de 1800 apprentis dans 23 domaines professionnels différents. contact.sev a rendu visite à quelques nouveaux apprentis romands, sans oublier l'apprentie qui poursuit sa formation d'employée de commerce dans les transports au secrétariat central SEV de Berne.

Daniel Delaloye, 51 ans, est le responsable login pour le marketing et l'information professionnelle en Romandie. Cet ancien agent du mouvement CFF fait partie depuis le début de l'aventure login qui a commencé le 1^{er} janvier 2002. Durant ses « loisirs », il assume la vice-

présidence de la commune valaisanne de Collombey-Muraz et siège au conseil d'administration des Transports publics du Chablais. C'est donc un cheminot de la base que nous avons en face de nous dans les bureaux lausannois de login, un homme qui s'investit avec

succès pour la collectivité et les transports publics. Chaleureux, yeux pétillants, il évoque avec passion sa mission chez login. « Je suis membre d'une équipe chargée de faire connaître login auprès des jeunes de Suisse romande dans le but de les recruter et les sélectionner

pour les mettre à disposition des entreprises membres de login désireuses de former des apprentis. » login ne se préoccupe pas uniquement du recrutement de nouveaux apprentis, elle essaie de convaincre les entreprises engagées dans le secteur des transports de rejoindre la communauté. Cette année, deux entreprises romandes – RTW Air Services SA à Genève et RCSmobility SA à Aigle – ont décidé de s'associer à login pour former des apprentis de commerce en transports publics, portant ainsi à soixante le nombre d'entreprises membres.

sage login ont été signés en Suisse romande sur un total de 733 pour toute la Suisse dont 34 au Tessin. « Les candidats remplissent en premier un bulletin d'inscription, puis nous leur demandons de rédiger une lettre de motivation. Ensuite, nous leur faisons passer un test d'aptitude. Si les résultats du test sont concluants, ils effectuent un stage pratique de trois jours et nous les convoquons pour un entretien d'embauche qui dure 1 h 30. Enfin, ils doivent passer un examen médical. Chacune de ces étapes est sélective. »

LOGIN EXISTE DEPUIS BIENTÔT 10 ANS

Login est la communauté de formation du monde des transports. L'association a été fondée en 2002 par les CFF et le BLS. Aujourd'hui elle compte 60 entreprises membres. Le siège central de login se trouve à Olten. Login emploie quelque 270 collaborateurs au bénéfice d'une convention collective de travail négociée et signée avec le SEV et transfair.

Trois secteurs

Login est structurée en trois secteurs : marketing et vente, formation de base et formation continue. En 2010, login enregistrait 1869 apprentis et stagiaires de maturité professionnelle (secteur formation de base) et 11 099 professionnels qui ont suivi des cours de perfectionnement (secteur

formation continue). Dans ce dernier secteur, login forme notamment les pilotes de locomotives, les conducteurs de véhicules à moteur et les chefs de circulation des trains. En mars 2011 a débuté la formation continue sur trois semestres de spécialiste en transports publics débouchant après la réussite d'examen sur un brevet fédéral. Cette formation n'existe pour l'heure qu'en Suisse allemande.

Formation duale

Les apprentis login effectuent des stages pratiques de six mois ou plus dans les entreprises membres de la communauté de formation et, en parallèle, suivent des cours de culture générale et de théorie spécifique à la profession au sein des

écoles professionnelles cantonales. En ce qui concerne les stages pratiques, login offre la possibilité de les effectuer au sein des Junior Teams (JT)

Ce serait possible de former davantage d'apprentis, mais...

Login serait prête à former davantage d'apprentis, mais certaines entreprises membres ont hélas de la peine à conjuguer rentabilité avec formation. Le rapport annuel 2010 de login relève le « manque de places de formation pratique dans les entreprises membres, en particulier pour la profession d'employé de commerce. Alourdissement des tâches courantes et restructurations ont entraîné la suppression de places d'apprentissage ».

AC

1500 candidats pour 113 places

Le travail de prospection de Daniel Delaloye est payant. Pour la seule Suisse romande, plus de 1500 jeunes ont contacté login durant l'année écoulée. Au final, 113 nouveaux contrats d'apprentis-

733 nouveaux apprentis login pour la rentrée 2011:

**586 en Suisse alémanique
113 en Suisse romande
34 au Tessin**

« Avoir l'esprit d'entreprise »

Outre les capacités scolaires, Daniel Delaloye précise que les critères d'engagement d'apprentis par login se portent « sur la capacité d'être polyvalent, d'aimer le contact avec la clientèle, de ne pas craindre les horaires irrég-

login est structurée en trois secteurs:

**formation de base
formation continue
marketing et vente**

DOSSIER



A l'image de Quentin, apprenti polymécanicien au sein du Junior Business Team (JBT) d'Yverdon-les-Bains, les apprentis login de 1^{ère} année font ces jours-ci leurs premiers pas dans le monde du travail.

guliers, qu'ils soient bons au niveau organisationnel, et qu'ils aient l'esprit d'équipe et l'esprit d'entreprise». Le responsable du marketing romand insiste beaucoup sur l'importance d'avoir un esprit d'équipe : « Il faut que le candidat soit conscient qu'il ne travaille pas seul, mais qu'il fait partie d'un ensemble, d'une chaîne de professions dans le monde des transports. » Pour ce qui est de « l'esprit d'entreprise », Daniel Delaloye précise que derrière cette expression il y a la volonté de login de pousser l'apprenti à prendre des responsabilités, à s'engager pour faire progresser l'entreprise au sein de laquelle il travaille.

Il faut déjà s'inscrire maintenant pour 2012

La campagne de recrutement pour engager des apprentis pour l'année prochaine a déjà commencé. Dans les gares, dans les trains, dans les trams et les bus de Suisse alémanique, puis de Suisse romande et au Tessin, les affiches login avec leur fond jaune ne passent pas inaperçues. Parallèlement à cette campagne publicitaire, Daniel Delaloye et son équipe du service marketing vont dans les écoles présenter les métiers des transports. login est également présente dans les salons d'apprentissage. « Les jeunes ont de la peine à décider dès la rentrée de leur dernière année scolaire quel métier ils vont choisir », constate Daniel Delaloye. C'est dommage ! Il faut savoir que ceux qui postulent le plus vite trouvent plus facilement une place d'apprentissage. Plus ils attendent, plus ce sera

NADJA MÜLLER, APPRENTIE LOGIN AU SEV

Le SEV est l'une des 60 entreprises membres de la communauté de formation login. A ce titre, le secrétariat central de notre syndicat participe à la formation d'apprentis employés de commerce en transports publics. La nouvelle apprentie est arrivée à la mi-août. Elle s'appelle Nadja Müller, et est domiciliée à Spiez. Elle poursuit sa formation à la Steinerstrasse sous la responsabilité d'Evelyne Tanner, employée de bureau et formatrice. Nadja a commencé son apprentissage l'année passée aux

CFF. En arrivant il y a un mois au SEV, elle a du coup commencé sa deuxième année de formation. Elle est plutôt enchantée d'être apprentie chez login : « En à peine une année j'ai fait la connaissance de plein de gens, je suis devenue plus indépendante et j'ai pris davantage confiance en moi. » Fin janvier 2012, Nadja quittera le SEV pour poursuivre sa formation. Soit elle retournera aux CFF, soit elle ira au BLS. Qui vivra verra. Elle dit se plaire au secrétariat central du SEV. Elle trouve les employés du syndicat plutôt sympas et coopératifs. L'aspect qui lui plaît le moins dans sa formation, c'est que les journées lui paraissent un peu longues : « Il n'y a pas que le travail que nous faisons au bureau ; le soir, nous avons encore beaucoup de devoirs à faire pour nos cours. » Mais bon – Dieu merci – il y a encore les week-ends et les vacances qui permettent à notre apprentie de faire du tennis en été, du snowboard en hiver et du shopping... toute l'année.



Salaires apprentis login:

1^{ère} année: 680 francs
2^e année: 830 francs
3^e année: 1100 francs
4^e année: 1460 francs

Suite en page 12

Le SEV souhaite renforcer son partenariat avec login

Une CCT pour les apprentis?

En mai dernier, lors du congrès de notre syndicat, la Jeunesse SEV avait frappé un beau coup de pub. Une demi-douzaine d'entre eux étaient montés à la tribune habillés en hockeyeurs. Au micro, ils ont revendiqué la mise sur pied d'une convention collective de travail protégeant les apprentis login. Ils ont demandé aux congressistes de les soutenir dans leur démarche en signant une pétition en forme de puck avec le slogan «Nous allons passer le puck plus loin». Trois mois et demi après cette action, nous avons demandé à Jérôme Hayoz, secrétaire syndical et responsable de la conduite du groupe Jeunesse SEV, si le puck a réussi à faire trembler le filet.

Est-ce que les discussions avec login en vue de négocier une CCT pour les apprentis progressent ?

Il existe une CCT pour les employés de login mais toujours pas de CCT pour les apprentis. Cependant, nous avons des entretiens réguliers avec des responsables de la formation. Nous continuons à chauffer la glace...

Pourquoi vouloir négocier une CCT pour les apprentis login alors qu'ils bénéficient de conditions avantageuses par rapport aux autres apprentis ?

Lorsqu'il fait beau, ces conditions ne sont pas remises en cause. Mais le jour où il fera mauvais temps, nous crai-

gnons que des prestations comme l'abonnement général gratuit ou la 6^e semaine de vacances soient revues à la baisse ou carrément supprimées. Une CCT consoliderait notre partenariat social avec login et empêcherait une éventuelle dégradation des conditions d'apprentissage.

Mais est-ce que le SEV entretient des contacts avec les apprentis login ?

Oui, bien sûr! Nous avons la possibilité de rendre visite dans les écoles professionnelles aux classes d'apprentis login de toute la Suisse pour présenter notre syndicat.

Et quelle est la réception du message syndical ?

Très bonne, six sur six! Je suis toujours surpris de voir combien les apprentis sont désireux de connaître l'histoire de nos assurances sociales et de comprendre comment se négocie une CCT et quelles sont les prestations dont ils pourront bénéficier lorsqu'ils seront au bénéfice d'un CFC.

Est-ce que les apprentis login peuvent adhérer au SEV ?

Evidemment! Et en plus sans payer de cotisations, tout en bénéficiant des prestations au même titre que les actifs, comme par exemple la protection juridique. En gros, 50% des apprentis sont affiliés au SEV.

*Propos recueillis
par Alberto Cherubini*

Suite de la page 11

difficile d'entrer chez login. Début décembre, pour la plupart des postes à repourvoir, nous sommes complets. «S'il y a de nombreuses candidatures pour faire un apprentissage d'employé de commerce en transports publics, par contre c'est plus difficile de trouver des jeunes qui sont disposés à apprendre certaines professions comme agent de propreté ou constructeur de voies ferrées. Cette année, nous avons sept places d'apprentissages pour des agents de propreté, nous avons réussi à recruter sept jeunes – six garçons et une fille – qui se sont lancés dans cette profession», annonce non sans fierté Daniel Delaloye.

Des prestations au-dessus de la moyenne

Le succès de login peut aussi s'expliquer par des prestations qui sont au-dessus de la moyenne, comme une sixiè-

me semaine de vacances (au lieu des cinq semaines légales prévues par la loi sur la formation professionnelle), l'abonnement général offert et des salaires qui se laissent voir (680 francs pour les apprentis en 1^{re} année, 830 francs en 2^e année, 1100

«Les jeunes ont de la peine à décider dès la rentrée de leur dernière année scolaire quel métier ils vont choisir.» Daniel Delaloye

francs en 3^e année et 1460 en 4^e année). Parmi les prestations, il y a le stage linguistique en Angleterre. Un must chez login! C'est Daniel Delaloye qui est chargé d'organiser chaque année ce stage de deux semaines à Bournemouth.

«Cet été, 97 apprentis de toutes les régions linguistiques et tous métiers confondus de notre pays ont fait le déplacement. C'est une expérience fort enrichissante. Nous faisons le voyage aller

en train et nous revenons avec un avion Swiss.»

Faire confiance

Daniel Delaloye est lui-même formateur de deux apprentis employés de commerce en transports publics. Pour lui, travailler dans le secteur du

marketing et de l'information professionnelle est bien plus qu'un gagne-pain. C'est une passion! Il déborde d'enthousiasme pour inciter les jeunes à choisir un métier qui leur plaise et qui les aide à s'épanouir. «J'ai espoir dans les jeunes. Si on leur donne des responsabilités, ils sont capables de les assumer. Mais il faut savoir enseigner aux jeunes, leur donner le temps d'apprendre et, surtout, leur faire confiance!»

AC

UNE OFFRE DE FORMATION CONTINUE QUI COMBLE UNE LACUNE

Les entreprises de chemin de fer ont une structure hiérarchique. Celui ou celle qui veut faire carrière et escalader les étapes pour atteindre les sphères supérieures doit continuellement se former. login offre la possibilité de devenir «spécialiste en transports publics».

Un des objectifs de la très critiquée réforme de Bologne en matière de formation est d'éviter les voies de garage. Il ne doit plus exister aucune formation ne permettant pas de se perfectionner. Le premier pas vers un perfectionnement est de suivre un cours de formation et celles et ceux qui le font montrent leur intérêt à apprendre des choses nouvelles. Dans le domaine des transports publics, il y a toujours une possibilité de formation continue: dans toutes les professions, celles et ceux que cela intéresse peuvent faire une maturité professionnelle et suivre des cours dans une école supérieure en vue d'obtenir un diplôme, ou accomplir des études universitaires pour l'obtention d'un Master. Un tel cursus est très difficile et demande un grand engagement personnel et beaucoup d'ambition.

Celui ou celle qui a fait un apprentissage et obtenu un certificat fédéral de capacités a aussi plusieurs possibilités de se former après coup. Par exemple, l'Université de Lucerne est réputée pour sa formation supérieure de Manager des transports publics. Et pour les employés des transports publics qui ne veulent pas aller si loin mais

désirent quand même accomplir des études intermédiaires, login offre une formation en tant que spécialiste en transports publics. Cette formation se fait en cours d'emploi. Pour pouvoir s'inscrire, il faut être employé(e) dans les transports publics et avoir une expérience professionnelle de trois ans au minimum dans ce domaine. La formation dure un an et demi. Pour environ 330 heures de cours à Olten (un jour par semaine), il faut compter quelque 300 heures supplémentaires de travail à la maison. Lors de 9 modules de base et d'un module plus approfondi choisi parmi 3 modules existants, les futurs spécialistes acquièrent des connaissances générales sur les transports publics et les tâches de direction. Un projet doit être réalisé en fin d'études. Les spécialistes en transports publics diplômés sont en mesure de diriger du personnel, de remplir des fonctions importantes dans les teams de projets ou de diriger des processus de marketing. Les spécialisations peuvent être définies sur la base de la première formation et du domaine de travail. Celui ou celle qui s'intéresse à la formation de spécialiste en transports publics doit d'abord prendre contact avec ses supérieurs afin de régler la mise en disponibilité et la prise en charge totale ou partielle des frais de cours qui ne sont pas insignifiants. Le prochain cours débute au printemps 2012.

www.login.org/fachmannoev

pan

MATEO TOUSSAINT, APPRENTI AUTOMATICIEN, ET QUENTIN SYGROVE, APPRENTI POLYMÉCANICIEN, AU JBT D'YVERDON**Mateo Toussaint**

Mateo a commencé son apprentissage d'automaticien au JBT



Mateo Toussaint.

d'Yverdon-les-Bains. Il y restera deux ans, puis les deux années restantes de sa formation il les passera au sein d'une entreprise de la communauté login.

Comment ça se passe, ce début d'apprentissage ?

Mateo : C'est cool, on découvre le métier, on fait nos gammes. On apprend à être patient et précis.

Est-ce que ce fut difficile de trouver cette place d'apprentissage ?

Mateo : J'avais postulé à la mi-novembre de l'année passée et j'ai failli ne pas être engagé parce que je m'y étais pris trop tard. Puis quelqu'un s'est désisté et j'ai été engagé.

Quentin Sygrove

Des apprentis polymécaniciens, automaticiens et mécaniciens de production font leurs premières armes au sein du JBT d'Yverdon-les-Bains. En tout ils sont 17 (dont 5 en maturité inté-

gré) à avoir commencé leur formation sous la houlette de Jean-Philippe Ritz, conseiller de formation et chef du site. Parmi cette volée, Quentin Sygrove a choisi d'apprendre le métier de polymécanicien.

Pourquoi ce choix ?

Quentin : J'ai procédé par élimination et à la fin il restait polymécanicien.

Et ça te plaît ?

Quentin : Oui, parce que c'est concret, on touche la matière.



Quentin Sygrove.

AUDREY GUIGNARD, APPRENTIE AGENTE DE PROPRETÉ

Audrey avait déjà commencé un apprentissage d'automaticienne, mais elle a arrêté. Ce n'était pas son truc. Puis elle a effectué un stage d'aide-infirmière dans un EMS, mais là aussi, la profession ne lui convenait pas. Après une année de recherche, elle a trouvé une

place d'apprentissage chez login comme agente de propreté. Durant 6 mois elle s'initie à la profession aux Ateliers industriels CFF d'Yverdon-les-Bains, puis elle poursuivra sa formation – sur trois ans – au sein d'autres entreprises affiliées à login.

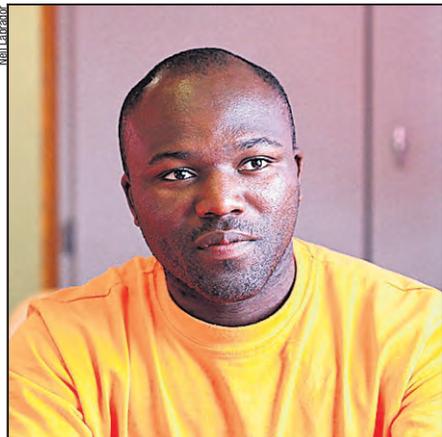
Quelles sont tes premières impressions d'apprentie agente de propreté ?

Audrey : C'est un métier qui me plaît bien, c'est très varié. Faut juste que je m'habitue à porter ces gros souliers rigides. Je regrette

qu'il n'y ait pas plus de filles qui apprennent ce métier. Au cours, nous sommes 3 filles et 19 garçons.

Comment ton entourage a-t-il réagi lorsque tu lui a dit que tu avais décidé de te lancer dans un apprentissage d'agente de propreté ?

Il n'y a que ma mère qui a trouvé ça dévalorisant, pourtant elle a été concierge. Je trouve que le nettoyage est une activité nécessaire, voire indispensable. Apprendre à bien nettoyer, c'est utile pour la société.

OULÉ VIANNEY ET ALEXANDRE TOZZINI, APPRENTIS CONSTRUCTEURS DE VOIES FERRÉES

Oulé Vianney.

Alexandre et Oulé ont effectué un apprentissage de constructeurs de routes en trois ans dans une entreprise de génie civil. Ils viennent de se lancer dans un deuxième apprentissage de constructeurs de voies ferrées qui durera une

année. Ainsi, en 4 ans, ils auront obtenu deux CFC. Jusqu'à la fin septembre ils apprennent le b.a.-ba du métier à la gare de triage de Denges près de Lausanne, puis ils iront poursuivre leur formation au sein de teams CFF ou d'une autre entreprise membre de login.

Quelle différence entre les apprentissages route et rail ?

Alexandre : Aux chemins de fer, avec login, nous sommes nettement mieux encadrés que nous ne l'étions dans les entreprises de génie civil.

Quelle a été votre motivation pour commencer un deuxième apprentissage ?

Oulé : Partout on nous conseille de bien nous former, de continuer à apprendre. Avec deux CFC, nous aurons une corde de plus à notre arc, ça sera plus facile de trouver du travail.



Alexandre Tozzini.

Commission migration

Samedi 19 novembre
9 h-17 h
Olten
Hôtel Olten

■ **Journée migration sur le thème « Intégration prise en étau entre naturalisation et renvoi »**

Exposé de Marc Spescha, avocat, spécialiste des questions de la migration, Zurich. Avec la participation de Giorgio Tuti, président SEV, Arne Hegland et Jérôme Hayoz, secrétaires syndicaux.
Journée ouverte à tous les migrants et à tous les membres SEV intéressés. La participation est gratuite. Le repas de midi est offert par le SEV.

Commission migration SEV

Commission féminine

Vendredi 25 novembre
9 h-16 h 30
Berne
Hôtel Bern

■ **Journée de formation pour les femmes du SEV sur le thème: « La santé des femmes dans le monde du travail »**

Exposés de Viviane Gonik, de l'Institut universitaire romand de santé au travail (IST) sur le thème: « Santé au travail » et de Katharina Prelicz-Huber, conseillère nationale (Les Verts) de Zurich sur le thème: « Le genre et la santé ». Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, Edith Graf et Barbara Amsler, secrétaires syndicales SEV, participeront également à l'animation de cette journée. Inscription jusqu'au 1^{er} novembre à: jris.piazzoli@sev-online.ch

Commission féminine SEV

Sections

Vendredi 30 septembre
15 h-22 h
Lausanne
Dépôt Perrolet

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

Venez nombreux partager ce moment de convivialité où notre bonne humeur vous attend. Nous vous recommandons de vous inscrire auprès du président Eggen ou en m'appelant sur mon natel 079 394 72 09 avant le 23 septembre.

C'est la fête à la cave! Nous vous invitons le 30 septembre pour célébrer les 105 ans de notre cave. Vous pourrez déguster les vins de la maison Cordonnier. Cette dégustation sera suivie d'une excellente raclette pour le prix de 12 francs par personne.

Vous pourrez profiter des actions suivantes: Diolinor (Cordonier rouge), 13 francs au lieu de 16 francs; Tentation Amigne (Cordonier blanc), 13 francs au lieu de 14 fr. 50; Domaine de la Crausaz (blanc), 13 francs au lieu de 15 fr. 80.

Votre comité GESTL

Mercredi 5 octobre
Dès 19 h
Fribourg
Dépôt de Chandolan

■ **VPT tpf urbain Souper de la section**

Tous les collègues ainsi que les retraités sont les bienvenus à notre traditionnel souper de la section. Une liste d'inscription se trouve au dépôt de Chandolan.

Votre comité

DÉCÈS

Roland Arnaud, chef ouvrier retraité, Renens, décédé le 1^{er} septembre dans sa 78^e année. Membre PV Vaud.

Alfred Beyeler, agent du mouvement retraité, Concise, décédé le 20 août dans sa 96^e année. Membre PV Vaud.

Suzanne Cloux, veuve de Louis, Châtel-St-Denis, décédée le 18 août dans sa 84^e année. Membre PV Fribourg.

Claude Penseyres, chef de groupe retraité, Mézières (VD), décédé le 14 août dans sa 79^e année. Membre PV Vaud.

Françoise Ryser, veuve de Samuel, Ecublens, décédée le 17 août dans sa 80^e année. Membre PV Vaud.

André von Büren, assistant technique retraité, Chavannes-près-Renens, décédé le 22 août dans sa 94^e année. Membre PV Vaud.

Sections

Judi 6 octobre
19 h 30
Genève
Brasserie des Cheminots

■ **SBV Région Ouest Assemblée générale des membres**

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, sera notre invité. Inscription nécessaire pour le repas sur les feuilles ad hoc dans les locaux de service ou auprès du président Alain Uldry, mémo U143741 ou alain.uldry@bluewin.ch

Le comité

Judi 13 octobre
17 h
Zurich
Gare centrale, salle Limmat (2^e étage, lift voies 21-24)

■ **VPT Services ferroviaires Assemblée générale**

L'invitation et l'ordre du jour vont vous être envoyés très prochainement. En raison des sujets importants que nous aurons à traiter, nous comptons sur une importante participation des membres de notre section.

*Pour le comité:
Calogero Ferruccio Noto*

Vendredi 21 octobre
18 h 30
Biel-Bienne
Restaurant Terminal B Robert-Walzer-Pl. 9

■ **SBV Arc jurassien Assemblée d'automne**

Suite à cette assemblée d'automne, nous aurons le plaisir de partager un repas en commun. Inscription nécessaire auprès de René Zürcher via e-mail: rene.zurcher@me.com

Le comité

Pensionnés

Judi 15 septembre
14 h
Biel-Bienne
Restaurant Romand

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

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 candidats de la région pour les élections aux Chambres fédérales. Les nouveaux pensionnés sont aussi cordialement invités. Venez nombreux!

Le comité

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

**Mercredi
21 septembre****■ PV Fribourg
Pique-nique**

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 9h30.

Aller: Berne dép. 8h34, Morat arr. 9h13; Fribourg dép. 8h32, Morat arr. 8h58 h; Payerne dép. 8h36, Morat arr. 8h56.

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!

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.

*La CA***Mercredi
28 septembre**

14 h
Lausanne
Salle des
Cantons du
Buffet de la
Gare

**Mardi
4 octobre**

14 h 30
Genève
Université
ouvrière
Place des
Grottes 3

**■ PV Vaud
Assemblée d'automne**

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***■ PV Genève
Assemblée d'automne**

Avez-vous passé un bon été? Vous avez un peu trop entendu parler de finances ces temps-ci – eh bien on va vous en redonner! Notre invité du jour est Vincent Brodard, secrétaire SEV, membre du Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF et responsable des dossiers de la PV. Et quel thème a-t-il choisi de nous présenter? « Les assurances sociales et les caisses de pension dans la tourmente financière ». Nous nous réjouissons de l'accueillir et comptons sur une nombreuse participation.

*Le comité***Mardi
18 octobre**

8 h 30
Lausanne
Parc du
Vélodrome

**■ VPT tl
Retraités tl et métro
Dîner chasse à Botterens**

L'Association des retraités tl et métro organise le mardi 18 octobre 2011 son dîner chasse. Il aura lieu à l'Auberge du Chamois à Botterens. Rendez-vous à 8 h 30 au Parc du Vélodrome. Apéritif à la Maison du fromage.

Menu A: terrine de lièvre, médaillons de chevreuil grand veneur, nouilles ou spätzli (2 services). Menu B: terrine maison gamie, filets mignons aux champignons, gratin dauphinois (2 services). Dessert: parfait citron au coulis de framboises accompagné de petits fruits. Café.

Retour aux environs de 16 h avec arrivée à Lausanne vers 18 h.

Pour le prix de 90 francs par personne (car, apéritif, menu et café). Possibilité pour les collègues retraités ou amis de s'inscrire auprès du président Roland Bergmann, tél. 021 624 64 14 ou auprès du secrétaire Marc Gay-Crosier, tél. 021 634 89 51 ou 079 666 48 04.

*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.

Horaire: 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***Mardi
27 septembre****■ Amicale des
pensionné(e)s du Jura
bernois et de Bienna
romande****Sortie N° 7 à Studen**

Comme l'année passée, nous nous rendrons à Studen au restaurant Florida afin de passer l'après-midi ensemble...

Bienna: départ, sur le côté de la Poste principale, car postal n° 74 à 13h28, Studen Grien arrivée 13h44. L'abonnement général est valable. Venez nombreux et au plaisir de se revoir après la pause estivale.

J.R.

Loisirs

**Du 28
septembre
au**

8 octobre
Wohlen b.
Berne
Gasthof
Kreuz

**■ Quilles:
47^e Championnat SESKV
américaine**

Horaires: mercredi et jeudi de 14h à 17h30; vendredi de 14h à 19h; samedi de 10h à 21h; dimanche de 10h à 19h. Lundi et mardi repos.

Inscriptions auprès de Sepp Jauch, tél. 079 357 93 47 dès 15h. Possibilité de s'inscrire également durant la compétition au 079 357 93 47.

*Evelyne Götschmann***30 sep-
tembre et
1^{er} octobre**

Airolo

**■ Championnat suisse
2011 de tir des chemi-
nots**

Il y a encore possibilité de s'inscrire également pour le samedi. Le transport en bus depuis la gare d'Airolo est assuré. Le comité d'organisation se réjouit de votre participation.

Pour le comité: Hansjörg Utiger

PV Biel-Bienne

La course en Gruyère

Le 17 août, 124 membres de Bienne, Lyss et Berne se sont rendus en train à Fribourg. Par un trajet varié, ils ont ensuite utilisé les bus spéciaux des TPF pour atteindre la gare de Bulle. Avec le chemin de fer à voie étroite de la Gruyère, notre but du voyage, Broc Village, n'était plus très loin. Au restaurant de l'Hôtel de



Paulet Rohrer.

Ville, tout était prêt et le personnel pour le service nous attendait. Très vite, le repas de midi fut servi. Notre organisateur, Paulet Rohrer, a salué la joyeuse troupe et s'est réjoui du nombre élevé de participants. Il nous a informés sur la suite de l'excursion du jour et a mené une petite enquête sur le but du voyage qui pourrait avoir lieu l'an prochain. La majorité a donné la priorité à une course en car en Forêt-Noire.

Après quelques pas jusqu'à la gare, le train nous a reconduits à Bulle. Dans ce lieu pittoresque, suffisamment de temps était à notre disposition pour effectuer une visite de cette belle bourgade. Le temps étant très

beau et chaud, tous ont été heureux de retrouver une place à l'ombre dans un café, un restaurant ou sous les arbres.

Pour une dernière fois, nous avons repris le chemin de fer à voie étroite et au travers d'une campagne admirable, nous avons rejoint Palézieux par un tronçon très peu connu des participants. En direction de Berne, deux voitures étaient réservées et le changement de train par la « vague » dans la Ville fédérale s'est déroulé sans problème. Heureux, le groupe a atteint Bienne à 18 h 38.

Depuis 1995, Paulet Rohrer s'est engagé en plein pour l'organisation des voyages de la PV Bienne et il désire remettre cette charge à quelqu'un de plus jeune.

Cher Paulet, nous te remercions, au nom de tous les pensionnés, pour ton grand dévouement, pour ton engagement total assuré durant de longues années pour le syndicat, la PV et PV Bienne. Toutes tes excellentes prestations nous resteront de beaux souvenirs. L'organisation de ton dernier voyage a été parfaite. Elle mérite la mention très bien !!

Ruedi Flückiger / trad. J.-C. Amiet

PV Jura

Sortie au Kaiserstuhl

C'est par une journée chaude à souhait que 46 personnes ont pris part à notre course annuelle qui s'est déroulée dans le Kaiserstuhl en Allemagne le mercredi 24 août. Nous sommes partis de Delémont à 8 h direction Bâle. Nous nous sommes arrêtés à Münchenstein au restaurant Seegarten pour la pause-café (parc im Grünen à l'origine Grün 80). C'est un très beau parc, à visiter si le cœur vous en dit. Après cela, direction Bâle et l'autoroute allemande. Traversée du Kaiserstuhl, beaucoup de fruits et de vignes. Nous avons ensuite fait la pause dîner à Burckheim, belle petite cité que nous avons pu visiter.

L'excellent repas de midi

nous a été servi au restaurant Kreuz-Post. L'après-midi nous sommes partis en direction de Sasbach, le barrage de Marckolsheim avec arrêt à Colmar pour visiter et boire un verre car il faisait soif. Nous avons repris la route direction Mulhouse, Bâle et Delémont. Tout le monde était satisfait de la journée, la bonne ambiance a régné tout au long du parcours.

Encore un grand merci à la société Novicar de Tramelan ainsi qu'au chauffeur Edouard Weber pour la bonne organisation de cette belle journée. Dommage pour les personnes qui n'ont pas pu y participer, pour cause de santé ou autre.

Le secrétaire : Oscar Schaub

VPT tl

Sortie des retraités tl et Métro

Rendez-vous le mardi 16 août à 7 h 15 Parc Vélodrome, départ 7 h 30 pour Métro Croisettes. Là nous accueillons le solde des participants. Manquent à l'appel Mme Bezençon et Mme Glauser pour raison maladie ; donc 54 participants. Bravo, tout le monde est à l'heure ! On quitte Lausanne par l'autoroute via Vevey-Bulle. Arrêt à Im Fang à l'hôtel Zur Hochmatt. Le café est servi accompagné d'un croissant par le personnel du restaurant. Bref, nous arrivons au café. Pendant cette pause, nous avons pu entendre 4 morceaux d'accordéon musette joués par le patron. La société a applaudi en guise de remerciement. Et maintenant nous roulons par le Jaun, la vallée du Simmental via Boltingen, Wimmis, Spiez, destination Grindelwald, à l'hôtel Kreuz-Post, où nous attend le repas de midi. Repas très bien servi, bonne qualité et d'une bonne rapidité. Pendant le café, le président Roland Bergmann nous donne quelques renseignements. Il nous indique que la doyenne de ce jour est Mme Liliane Mercanton et le doyen Jules Renvier. Il nous dit que l'on doit avoir une pensée pour les malades connus : Janin Claude, Laurent Rose-Marie, Dubrit Willy, Witz Charles et Robert, Bapst Georges, Corbaz Marie-Louise, Freymond

Louis, Schweizer Madeleine, et Sioerro Jeanne. Il nous indique aussi que la sortie chasse se déroulera à l'auberge du Chamois à Botterens, avec apéritif à la Maison du fromage.

La parole est au président d'honneur, Paul Doutaz, qui félicite le comité pour cette organisation. Ce matin il a quitté la maison en laissant tous ses soucis à son domicile. Après ces paroles le président nous informe que le départ du car est à 15 h devant l'hôtel. Et nous redescendons de ce beau village touristique vers Interlaken, Oberhofen am Thunersee. Heureusement que le secrétaire suivait un peu la route même depuis l'étage supérieur. Il s'empresse de joindre le chauffeur Fabrice pour l'informer qu'il faisait mauvaise route... Bref, nous faisons demi-tour et reprenons l'itinéraire prévu. Très belle contrée ce côté du lac ou en principe personne ne passe car la route est assez sinueuse. Nous voilà à Thoun. Nous suivons l'autoroute avec une belle ambiance et un temps splendide. Avant de quitter le car, le président profite de remercier tout le monde pour cette belle journée, et nous souhaite une bonne rentrée dans nos foyers. La course est terminée à 19 h, comme prévu au programme.

Le secrétaire

COURRIER DES LECTEURS

GENÈVE : ÉLECTION À LA COUR DES COMPTES

■ Vous saviez que l'élection des juges à la Cour des comptes, cet organe qui distribue plus de mauvais points que de bons, était l'affaire du peuple ? Pas sûr. Et voilà qu'une union sacrée des partis bourgeois et de l'UDC se lance dans la bataille. P't'être bien que c'est important... Vous devez vraiment voter, votre vote aura d'autant plus de valeur que le taux de participation ne sera pas mirobolant. Et si vous votez Daniel Devaud, vous faites certainement pencher la balance du côté de la justice au lieu de celui du fric !

Serge Anet

UNE ESCROQUERIE AU VOYAGE

■ Tout utilisateur de nos CFF l'aura remarqué un jour où l'autre : les sinistres parois antibruit fleurissent progressivement le long de notre réseau national, enlaidissant de ce fait profondément le paysage et privant ainsi le voyageur de sa possibilité d'admirer un lieu enchanteur (...). Nous, les gens, ne faisons que passer sur cette terre, alors que cet enlaidissement imposé perdurera des décennies, voire des siècles, si rien n'est entrepris contre cette invasion apocalyptique. Payer bien cher pour voyager « assis dans une baignoire d'acier et de béton hideux », quelle ignominie, quelle escroquerie au voyage ! (...) L'intelligence suprême aurait été de tout simplement installer des portes et fenêtres hyper isolantes sur les immeubles construits le long des voies ferrées de nos CFF, sans encore augmenter l'enlaidissement de notre environnement ! (...) Les CFF n'ont désormais pas d'autre choix (...) que d'immédiatement cesser la progression de ces parois et raser ce qui a déjà été érigé ; c'est aussi simple que cela ! En attendant, que faire face à cette situation, sinon que, lors de nos voyages d'agrément, choisir en priorité les lignes CFF et à voie normale encore vierges de ces hideuses constructions (...).

Michel Pousaz

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Editeur : SEV, www.sev-online.ch

Rédaction : Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, 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@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le jeudi 29 septembre.

Dernier délai pour l'agenda et les annonces : jeudi 22 septembre, 10 h.

Angle droit

Quand le bus articulé mord à côté

Se défendre en vaut la peine dans tous les cas.

Un collègue conducteur de bus s'est vu infliger une amende injustifiée après une collision. La protection juridique SEV lui a permis d'être acquitté et aussi de recevoir une indemnité.

Manceuvrer un bus articulé n'est pas chose facile. Dans un virage serré, ou un carrefour, il n'est pas rare que la partie arrière morde sur la voie de croisement. Et si un véhicule arrive à vive allure en sens inverse, il peut y avoir des accrochages.

C'est une telle mésaventure qui est arrivée à Max récemment. Juste après avoir « coupé » un carrefour, il n'a pas eu le temps de se repositionner entièrement sur sa

voie de circulation et une voiture survenant en sens inverse est venue heurter l'arrière du bus. Seuls des dégâts matériels en ont résulté, mais notre chauffeur est condamné à une amende et aux frais pour infraction à la LCR.

L'assistance juridique professionnelle SEV entre en jeu et mandate un avocat pour la défense des intérêts de Max. Très vite, l'argumentaire à l'appui de l'opposition met l'accent sur la difficulté de manœuvrer un si long véhicule, sans couper un virage. Au moment de l'accident, le bus était pratiquement à l'arrêt et il n'y avait qu'un très mince espace entre le bord droit du bus et la partie disponible au bord de la route. A l'issue de la séance du Tribunal, Max est finalement acquitté.

Ce jugement ayant été prononcé sous le régime du nouveau Code de procédure pénale, notre avocat intervient alors auprès du Tribunal. En vertu de l'article 429 CPP, en cas d'acquiescement, total ou partiel, les prévenus ont droit à une indemnité équitable pour couvrir leurs

frais de défense. Considérant que l'intervention d'un avocat paraît justifiée, et que les frais peuvent être qualifiés d'importants, le Tribunal se prononce en faveur de l'octroi d'une telle indemnité et Max se voit attribuer un montant couvrant une bonne partie des frais d'avo-

cat, ainsi qu'une indemnité pour sa participation à la séance de Tribunal. Une bonne nouvelle pour le syndicat... et un exemple à suivre!

Equipe de protection juridique



Dans les tournants, il arrive assez souvent que l'arrière du bus articulé morde sur la voie d'en face.

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV!

Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

- des salaires avec lesquels nous pouvons vivre correctement;
- des temps de travail qui nous laissent le temps de vivre;
- des conventions collectives de travail (CCT), qui réglementent nos conditions de travail;
- et beaucoup plus encore...

Une chose est sûre:

plus un syndicat a de membres, plus il est fort!

Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!

Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev* ?

Si tu deviens membre, tu recevras automatiquement le journal, car l'abonnement est compris dans la cotisation.

Mais les collègues d'autres domaines de travail et d'autres syndicats peuvent également s'abonner à *contact.sev*. L'abonnement annuel coûte 40 francs.

Où veux-tu tout d'abord profiter d'un abonnement d'essai ?

Tu peux ainsi recevoir gratuitement 6 éditions de *contact.sev*, afin de te faire une idée précise de notre journal.



J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.

Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:	Recruté par:
Rue/Numéro:	Nom/Prénom:
NP/Localité:	Adresse:
Tél. (prof.):	Localité:
Tél. (privé):	Tél.:
Date/Signature	

Envoyer à : SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).

Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

Les bons plans de Werner Meier, vice-président de la PV Winterthour-Schaffhouse : le long du Rhin, de Rheinau à Schaffhouse

Culture, plaisir et spectacle de la nature

La proposition de balade de Werner Meier offre de tout : ceux qui s'intéressent à la culture seront édifiés par le monastère baroque de Rheinau, les sportifs se baigneront dans le Rhin et les amis de la nature savoureront le grondement des chutes du Rhin.

Rheinau, le point de départ, vaut déjà à lui seul le voyage. Ce village vigneron se situe dans un site charmant où le Rhin fait une double boucle et dispose d'un monument culturel de premier plan avec l'île du monastère et sa magnifique église baroque.

Pour ceux qui prennent le bus, il est conseillé de ne pas aller jusqu'au terminus, mais de descendre déjà une ou deux stations avant (Schulplatz ou Hallenbad). On a ainsi l'occasion d'admirer le



ville, qui montre encore quelques maisons avec des pignons en escalier, on descend à la Klosterplatz, qui faisait partie du monastère. Le domaine viticole d'Etat zurichois presse son vin dans les caves du monastère. On peut acquérir des bouteilles dans l'ancienne loge du portier. Avant d'entamer la balade le long du Rhin, une visite de l'île du monastère et de son église s'impose. On peut prévoir une visite guidée d'une heure (réserver avant!).

La promenade mène ensuite sur l'itinéraire national « Via Rhenana » (route n° 60) le long de la rive gauche du Rhin. Sur le premier tronçon, après la centrale hydroélec-

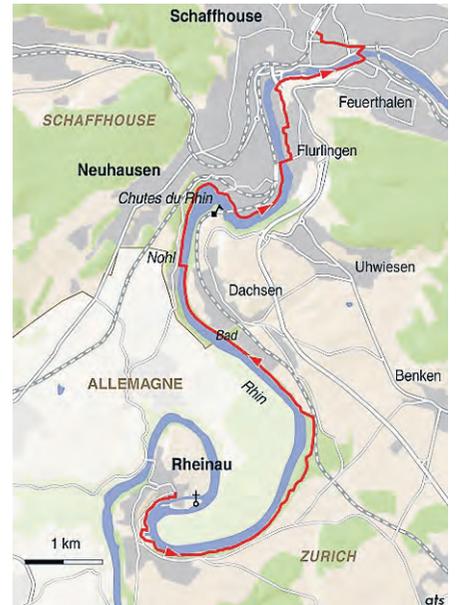
trique, le chemin passe sur une rive escarpée avec des hauts et des bas modérés, dans une forêt de hêtres à travers laquelle on a une belle vue sur le fleuve et l'Allemagne à plusieurs endroits.

A côté d'un manège on arrive directement au bord du Rhin et à partir de là on reste au niveau de l'eau. A Dachsen le chemin passe par un magnifique endroit de baignade qui donne une bonne raison de faire une pause pour un bain froid dans le Rhin. Ici le courant est lent, ce qui permet de prendre plaisir à la baignade, y compris pour les personnes peu entraînées à nager dans un fleuve. Sinon il y a un bassin de natation (payant!) à disposition.

Ainsi rafraîchi, on s'attaque facilement à la deuxième partie de la balade. Le chemin continue sur la rive gauche jusqu'à Nohl, où un pont mène de l'autre côté. Encore un petit trajet et la vue s'ouvre sur les chutes du Rhin et malheureusement

aussi sur l'horrible mur d'habitations de Neuhausen, au-dessus du Rhin. On les ignore, tout comme la foule de promeneurs qui se presse ici le week-end. Continuer à suivre le fleuve offre d'autres spectacles naturels, qu'on peut savourer malgré tout.

La foule se disperse dès qu'on laisse derrière soi les escaliers qui mènent au viaduc ferroviaire. Après une autre boucle du fleuve, on atteint en haut à gauche la gare de Neuhausen. Ceux qui se sentent encore en forme retraverseront le fleuve et marcheront encore 2 km jusqu'à Schaffhouse.



ma

Visites guidées de l'église de Rheinau : en français sur demande. Tél. 052 319 31 00, e-mail : fuehrungen@klosterkircherheinau.ch

PELLET PIOCHE : **COMME CELUI DE L'OR, LE PRIX DU SILLON GRIMPE !**



IL Y A 50 ANS

Des jeunes qualifiés pour les transports

Curieux tout de même, cette position patronale qui prétend tirer toute la couverture à elle et être la seule bénéficiaire de la jeunesse qualifiée de nos écoles supérieures ou du vaste réseau de formation d'apprentis de notre pays ! Curieux d'autant plus que l'on demande toujours davantage à l'Etat de participer au financement des études. Mais alors de quel droit ces jeunes ne devraient-ils travailler que dans l'industrie privée ? De quel droit l'administration fédérale, et les CFF en particulier, ne pourraient-ils être au bénéfice d'une main-d'œuvre qualifiée ? Pourquoi les entreprises de transports devraient-elles se contenter « d'une main-d'œuvre d'une intelligence moyenne et non diplômée », pour reprendre les termes du journal précité ?

Le Cheminot, 15 septembre 1961

Voyages des lecteurs SEV 2012

Comme les années dernières, nous organisons des voyages pour nos lecteurs en collaboration avec l'Association touristique des cheminots suisses (SERV-RAIL). Vous trouverez ci-dessous les dates et une succincte description de quatre destinations intéres-

santes. Les programmes détaillés seront publiés au cours des prochaines semaines. Ils seront aussi disponibles auprès de SERVRAIL, case postale 335, 3027 Berne, téléphone 031 311 89 51, info@servrail.ch, www.servrail.ch.

Grand circuit en train à travers l'Europe du sud-est et la Turquie

du 12 au 26 avril 2012 (15 jours)

Sur les traces du légendaire Orient-Express et du chemin de fer de Bagdad! Vous voyagez jusqu'à Istanbul via l'Autriche, la Hongrie et la Roumanie. Circuit en Turquie et voyage de retour via la Grèce et l'Italie.
Prix forfaitaire: CHF 3600.-



Austria-Express

du 21 au 28 avril 2012 (7 jours)

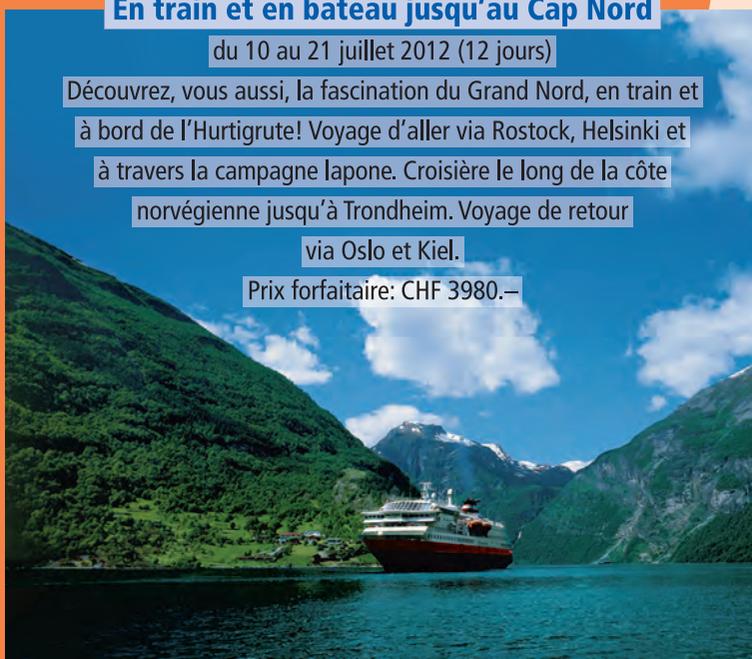
Circuit en train spécial confortable sur les plus belles lignes des chemins de fer autrichiens: Il vaut la peine de participer à ce circuit ferroviaire unique, qui comprend des hôtels confortables, des délices culinaires et de multiples possibilités de faire des excursions.
Prix forfaitaire: CHF 1790.-



En train et en bateau jusqu'au Cap Nord

du 10 au 21 juillet 2012 (12 jours)

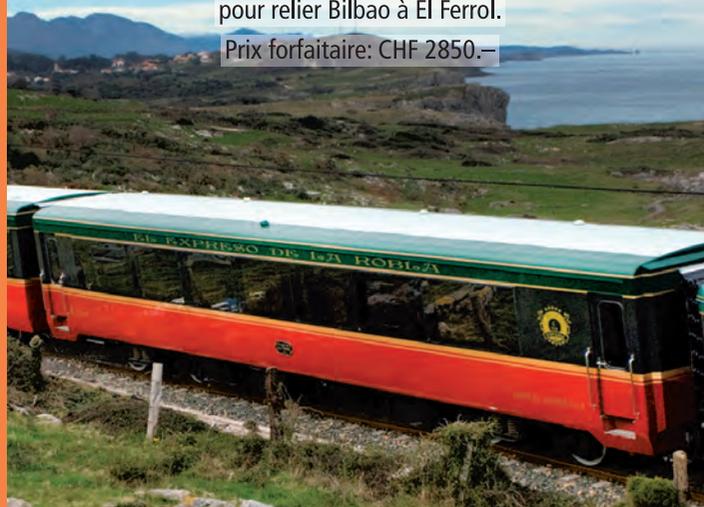
Découvrez, vous aussi, la fascination du Grand Nord, en train et à bord de l'Hurtigrute! Voyage d'aller via Rostock, Helsinki et à travers la campagne lapone. Croisière le long de la côte norvégienne jusqu'à Trondheim. Voyage de retour via Oslo et Kiel.
Prix forfaitaire: CHF 3980.-



Voie étroite et grande vitesse en Espagne

du 15 au 25 octobre 2012 (11 jours)

Une grande aventure ferroviaire vous attend: Vous circulerez avec les TGV français via Paris à l'aller et via Montpellier au retour. Le train-hôtel à voie étroite «El expreso de la Robla» longe le Golfe de Biscaye pendant cinq jours pour relier Bilbao à El Ferrol.
Prix forfaitaire: CHF 2850.-



SERVRAIL

 GARANTIE DE VOYAGE

Renseignements et programmes détaillés: SERVRAIL,
Case postale 335, 3027 Berne
Téléphone 031 311 89 51
info@servrail.ch - www.servrail.ch.

Beat Winterberger, président de l'association Stellwerk Kerzers

Sauveur de la mécanique high-tech de 1901

Si Beat Winterberger n'était pas venu travailler à la gare de Kerzers dans les années 1990, le poste d'aiguillage mécanique de celle-ci n'aurait sans doute pas subsisté.

« Comme nostalgique incurable, je suis vraiment tombé amoureux de ce poste d'aiguillage », raconte l'énergique quinquagénaire pendant la visite improvisée de son « royaume », le poste d'aiguilleurs de Kerzers en briques rouges. Son vitrage panoramique donnait une vue aux aiguilleurs qui ont assuré le service là-haut jusqu'en octobre 2004, d'un côté sur les quais CFF 1 à 3 devant le bâtiment de réception et sur les quais 4 à 6 du BLS côté neuchâtelois. De là-haut, on voit bien aussi le seul croisement à 30 degrés de Suisse, où se coupent les lignes Lyss-Payerne et Berne-Neuchâtel.

Lorsque cette dernière a été construite en 1901, il a fallu un nouveau poste d'aiguillage pour la sécurité du croisement « et c'était quelque chose de

bien conçu », explique Beat Winterberger, qui a travaillé comme remplaçant du chef de gare de Kerzers de 1996 jusqu'à la mise hors service du poste d'aiguillage mécanique. La production de l'usine d'aiguillage Bruchsal (à Karlsruhe) était alors à la pointe de la technique et a permis un service totalement sûr jusqu'en 2004, bien qu'il y ait eu 150 trains par jour à gérer à la fin – contre 16 au début. « Pendant Expo.02 il y avait même 238 trains par jour », raconte Beat Winterberger, qui faisait partie des six chef(fe)s de ligne et des sept employés du poste d'aiguillage, qui faisaient alors les trois huit pour faire fonctionner les aiguillages, les signaux et les sept passages à niveau. « On avait des situations dangereuses avec le départ des trains, quand des gens se ruiaient encore sur les quais au dernier moment, car il n'existait pas encore de passage souterrain », se souvient le cheminot.

Une technique futuriste

Au poste d'aiguillage au contraire, la sécurité est devenue un élément de fiabilité absolue. Car c'est seulement si le responsable du trafic du poste



Beat Winterberger devant le poste d'aiguillage rénové.

de contrôle dans le bâtiment d'accueil commandait l'ouverture d'un itinéraire avec les manivelles et les câbles, que l'on pouvait manœuvrer en haut le levier de l'aiguillage.



Il faut bouger tous les leviers chaque mois pour qu'ils gardent leur mobilité.

PORTES OUVERTES LE 17 SEPT.



Ce samedi 17 septembre, l'association Stellwerk Kerzers invite à sa journée portes ouvertes annuelle avec des visites guidées techniques à travers la mise en service du poste d'aiguillage. Horaires pour le public : de 11 h à 16 h. Vivez la fascination de la technique mécanique de ce poste d'aiguillage construit en 1901. Plus d'infos sur www.stellwerk-kerzers.ch.

Ce n'est que quand celui-ci était bien positionné que l'aiguilleur enclenchait le levier d'itinéraire. C'est seulement ensuite que le signal du départ pouvait être donné. Tout devait ainsi être fait juste pas à pas, sinon cette technique bien pensée empêchait la prochaine étape et donc une erreur humaine. Par exemple, ouvrir en même temps le deuxième itinéraire sur le croisement était a priori exclu mécaniquement.

Ingénieurs fascinés

« Les installations électroniques actuelles fonctionnent selon le même principe. Ici on peut voir comment cela marche mécaniquement. Les ingénieurs veulent chaque fois tout essayer lors de nos visites, si bien qu'on n'arrive plus à les en détacher », dit Beat Winterberger en riant et en même temps avec fierté. « Le désavantage de la mécanique est sa lourdeur : l'ouverture d'un itinéraire à travers une grande gare sur plusieurs aiguillages de ce type pouvait durer plusieurs minutes. »

Beat Winterberger et les plus de 100 membres de l'association ont investi d'innombrables heures de temps

libre pour préserver le poste d'aiguillage de l'abandon et de la démolition. Beat Winterberger ne s'est pas laissé décourager par le Non initial de la direction des CFF et a atteint son but avec l'aide du service d'entretien cantonal des monuments, la commune de Kerzers, à qui le poste d'aiguillage appartient depuis 2007, de nombreux donateurs privés, des artisans généreux et des aides. Suite à une légère pression, CFF Infrastructure a participé aussi pour 60 000 francs et le canton de Fribourg a donné 30 000 francs, le nouveau chauffage à lui seul exige autant d'argent. Le bâtiment a été entre autres isolé, les fenêtres et portes rénovées et les environs réorganisés. A côté fonctionnent encore quatre anciens signaux électroniques de voie, un signal de manœuvre mécanique, une voie de démonstration et des douzaines de lézards. Tout l'ensemble ferroviaire y compris le hangar de marchandises et les châtaigniers ont pu être conservés. Beat Winterberger a déjà sauvé deux fois la passerelle piétonnière de 1909 et il reste vigilant.

BIO

Beat Winterberger, 56 ans, a fait un apprentissage d'employé de gare aux CFF, travaillé dans plusieurs gares, dont deux ans en Romandie et a été promu au poste de chef de gare à Grellingen. Après Morat et Bienne, il est arrivé en 1996 à Kerzers comme remplaçant du chef de gare. Après la mise hors service du poste d'aiguillage mécanique de 1901 en octobre 2004, il a été chef de projet pour la sécurité au travail à Berne et était coresponsable de la campagne Stop-Risk des CFF et des suites 3 et 4 du film « Les experts de la sécurité ». Depuis début 2011 il est chef d'équipe à la gare de Morat. Loisirs : président de l'association Stellwerk Kerzers. A côté il collectionne les tickets, voyage volontiers, photographie et mène des visites guidées de Morat – où il habite depuis longtemps – depuis avril avec son amie.