

Politique fédérale

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV, est conseiller national depuis décembre 2011. Interview.

Pages 6 et 7



Montreux-Oberland bernois

Une exposition temporaire sur les premières décennies du M.O.B. est visible jusqu'au 15 avril au Musée du Vieux Pays-d'Enhaut à Château-d'Oex.

Page 19



Eleonora Wüthrich

La nouvelle présidente de la section VPT Services ferroviaires se présente.

Page 20

La branche Bus-Gatu lance la campagne pour des tours de service plus courts

« 10 heures ça suffit ! »

La Loi sur la durée du travail autorise, sur dérogation, des journées de travail de 15 heures. Les chauffeurs de bus pensent eux que « 10 heures ça suffit ». Ils lancent une campagne d'information.

Les heures de pointe du matin et du soir engendrent de longues journées de travail dans les transports publics, avec des longues pauses entre deux. Cela pénalise la vie de famille et la santé. Et les entreprises veulent encore davantage de flexibilité. C'est exactement le contraire que demandent les employés concernés. La branche Bus-Gatu de la sous-fédération VPT lance une campagne pour des tours de service plus courts. « Nous aurons besoin de beaucoup d'endurance, puisque cette requête n'est guère soutenue pour l'instant », explique Christian Fankhauser, secrétaire syndical.

pmo/Hes

Pages 10 à 12



Papa est au travail pendant que le reste de la famille partage le repas du soir.

SONDAGE SEV

10 000 membres SEV seront appelés à donner leur avis sur leur syndicat ces prochains jours. Un grand sondage est en effet lancé afin de voir si le SEV satisfait ses membres, dans ses prestations, ses prises de positions, etc. Nous remercions d'avance les personnes sélectionnées aléatoirement de leur participation, qui sera bien sûr traitée de façon anonyme. A noter que les participants peuvent être tirés au sort et gagner des chèques Reka.

Page 3

TPF réseau urbain

Caissier durant 20 ans



Pierre-Alain Perriaz a passé 20 ans comme caissier de la section TPF réseau urbain. Il vient de remettre sa fonction mais reste vice-président. Autre actualité de la section: le renouvellement

de la CCT. « Nous n'accepterons pas une détérioration de notre CCT », a affirmé haut et fort le président Gilbert D'Alessandro. Le secrétaire syndical Christian Fankhauser a rappelé que le cartel syndical TPF revendique une semaine supplémentaire de vacances pour tous ainsi qu'une classe salariale supplémentaire pour tous.

Page 5

EDITO

PRO SERVICE PUBLIC ! PRO SERVICE PUBLIC ?

Une initiative intitulée « Pro Service Public » a été lancée la semaine passée. Elle émane d'un comité, derrière lequel se trouve différents magazines de défense des consommateurs. Renforcer le service public ! Cela sonne bien et touche bien sûr le SEV. Ou non ? Lorsque nous regardons comment cette initiative veut renforcer le service public, nous nous posons quelques questions. Nous n'avons rien contre la limitation des hauts salaires des cadres. L'initiative vise d'ailleurs clairement les salaires extrêmement hauts des CEO des CFF, de la Poste et de Swisscom, ce à quoi nous sommes favorables.

C'est cependant moins évident sur d'autres points : ce qui sera considéré comme service de base n'est pas clairement défini. Il est en effet difficile de faire la distinction, dans le texte, entre les prestations de base et les autres prestations. Et l'interdiction des subventionnements croisés empêcherait par exemple la Poste d'utiliser les gains de Postfinance pour le service de base ou pour les CFF d'utiliser les gains du domaine Immobilier pour l'assainissement de la caisse de pensions. Finalement se pose la question de savoir si cette initiative, appliquée de manière stricte, ne conduirait pas à une privatisation par étapes des « autres prestations », selon la devise: privatiser les secteurs rapportant de l'argent et laisser le reste à l'Etat et aux contribuables. Cette initiative renforcerait le service public ? Le SEV est très sceptique à ce sujet !

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

JOURNÉE
EUROPÉENNE

■ Le 29 février était la journée européenne d'action pour l'emploi et la justice sociale. Le thème : « Non au dumping salarial – Oui à la responsabilité solidaire ». Dans le cadre de cette journée décentralisée « Pour l'emploi et la justice sociale », des syndicats de 27 pays européens ont manifesté pour protester contre une politique d'austérité aveugle et pour des solutions à la crise de la dette socialement acceptables. « Avec nos collègues de tout le continent, nous demandons des mesures en faveur de l'emploi, la lutte contre le chômage qui sévit, le respect de l'autonomie contractuelle des partenaires sociaux et l'application du principe « à travail égal, salaire égal » au même endroit », a déclaré Giorgio Tuti, le président du SEV, lors de l'action menée à Berne.

CAMPAGNE CONTRE
LES DÉCHETS

■ 3600 kilos ont été récoltés en trois jours à Zurich. Une montagne de déchets pour lancer la campagne des CFF. En 2011, les CFF ont récolté près de 32 000 tonnes de déchets dans les trains et les gares de Suisse, soit environ un tiers de plus qu'en 2006. Afin de freiner cette tendance et de sensibiliser leur clientèle, les CFF ont lancé une campagne d'affichage.



ACCIDENT MORTEL

■ La ligne Romont-Fribourg a été coupée plusieurs heures jeudi 8 mars, en raison d'un accident sur un chantier CFF. Le collègue Martin Kneubühler, un Jurassien âgé de 44 ans, a perdu la vie, et un autre ouvrier a été blessé lors de cet accident de travail à Autigny (FR). Une équipe d'ouvriers s'affairaient sur la ligne de contact à bord d'un wagon nacelle. Un train marchandise est alors passé sur la voie voisine et l'a heurté au passage.

Les nouvelles conventions d'objectifs des CFF ne sont pas admissibles du point de vue du SEV

Pas de bons objectifs

Avec le système Toco, une nouvelle procédure en matière de fixation d'objectifs a été introduite aux CFF, qui deviendra déterminante dès l'année prochaine, également pour les évaluations de personnel. Mais les CFF ne maîtrise pas le dossier.

Le terme de « conventions d'objectifs » avait déjà depuis longtemps une connotation négative aux CFF, car il était utilisé pour une des dernières étapes avant la menace de licenciement. Ce processus-là s'appelle maintenant « instruction individuelle écrite » et la convention d'objectifs est quant à elle devenue un élément de conduite du personnel. Il s'avère toutefois que ce terme reste, même dans sa nouvelle utilisation, de connotation négative. La conduite du personnel au moyen d'objectifs

est à la base positive. Les collaborateurs savent ce qu'on attend d'eux et peuvent agir dans ce sens. Mais cela fonctionne que si la fixation des objectifs se fait correctement. Ce qui vaut aussi pour les CFF. Dans un article du *Courrier CFF* 1/2012, qui donne des recommandations au personnel pour les entretiens d'évaluation, il est expliqué : « Analysez les objectifs : sont-ils réalisables dans la position qui est la vôtre ? »

Impersonnels et irréalistes

C'est précisément cela qui n'est souvent pas respecté. Des objectifs du groupe, qui concerne les supérieurs, ont été fixés à des collaborateurs sans les adapter à leur situation individuelle. L'exemple le plus flagrant : avoir comme objectifs de maintenir le nombre d'accident non professionnels du team sous un certain seuil. « C'est absolument impossible pour un collaborateur d'avoir une influence quelconque sur le

nombre d'accidents non professionnels », souligne Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, responsable du service juridique. Elle poursuit : « C'est une atteinte inadmissible à la sphère privée et incite dans le pire des cas à du mobbing. » Les collègues pratiquant un sport risqué (comme le football) ou les employés à temps partiel qui s'occupe de leur foyer à côté (le risque le plus élevé d'accident non professionnels!) pourraient être mis sous pression pour changer leur comportement ou habitudes.

Des adaptations pas suffisantes

Le SEV, les sous-fédérations et la CoPe sont intervenus. Entretemps on a réussi à faire que cet objectif ne puisse pas obtenir une note en-dessous de C. Mais cela reste inacceptable. Le SEV pourrait demander un jugement du tribunal à ce propos l'année prochaine.

Un des objectifs fixés aux chef circulation des trains

pose également problème : on leur demande de veiller à la ponctualité pour toute une région dans laquelle travaille 500 collaborateurs. Difficile de mesurer ici l'influence que peut avoir le collaborateur individuellement.

Demander un entretien

Les principes de base décrits dans le *Courrier CFF* correspondent bien au système. Mais leur application non. Comme le *Courrier CFF*, le SEV encourage ses membres à demander un entretien avec le supérieur d'un cran au-dessus en cas d'objectifs irréalistes. De plus, si un objectif est fixé de façon unilatérale et non en accord avec le collaborateur comme cela devrait être le cas, cela doit être noté par écrit. Plusieurs demandes de protection juridique ont été adressées au SEV en raison d'objectifs fixés jugés inadmissibles : le SEV promet de soutenir les personnes concernées.

pmo/Hes

Convention de prestations 2013–2016: davantage d'argent pour l'exploitation et l'entretien

La Confédération réduit le fonds FTP

Le Conseil fédéral a chargé le Parlement de mettre une enveloppe budgétaire de 9,449 milliards de francs à disposition des CFF et des chemins de fer privés pour les années 2013–2016. Les 650 millions supplémentaires seraient pris sur le fonds FTP.

Le Conseil fédéral prévoit 6,624 milliards pour l'infrastructure des CFF et 2,825 milliards pour celle des chemins de fer privés. Grâce à l'augmentation des contributions fédérales et à l'adaptation, décidée précédemment, du système de prix du sillon (qui engendrera environ 200 millions de francs de frais supplémentaires pour CFF Infrastructure chaque année

dès 2013), ainsi que par les contributions des cantons, les moyens mis à disposition seront en moyenne de 600 millions de francs plus élevés par rapport à 2010.

« Les chemins de fer pourront alors subvenir au besoin de fonds supplémentaires requis pour maintenir la qualité de l'infrastructure ferroviaire et pour poursuivre les investissements d'extension convenus », écrit l'Office fédéral des transports. Il sera aussi possible de réaliser, dans une mesure limitée, quelques extensions additionnelles. Ceci également car les CFF ont prévu de dégager des moyens financiers à hauteur de 150 millions de francs suite à des économies réalisées au sein de l'entreprise.

Dans le message du Conseil fédéral, ce sont 650 millions supplémentaires qui sont prévus, mais qui ne



chargeront pas le budget fédéral, puisqu'ils seront pris sur le fonds FTP, qui sera réduit du même montant.

Désendettement le nouveau fonds

Le SEV demande un désendettement du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire. « Car plus les dettes du fonds FTP augmentent, plus les intérêts à payer seront élevés à l'avenir », explique Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV. « Ceci n'est pas encore pris en compte dans la partie concernant les moyens de la Confédération dans le projet

FAIF, tel qu'adopté par le Conseil fédéral en janvier et envoyé au Parlement. » Le projet FAIF veut remplacer le fonds FTP par un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Ce fonds débiterait alors avec une dette de 8 milliards de francs, dette qui augmenterait encore suite à cette convention de prestations.

« L'effacement de la dette par la Confédération en devient encore plus important, afin de rendre possible le développement ferroviaire nécessaire », souligne Daniela Lehmann. Markus Fischer/Hes

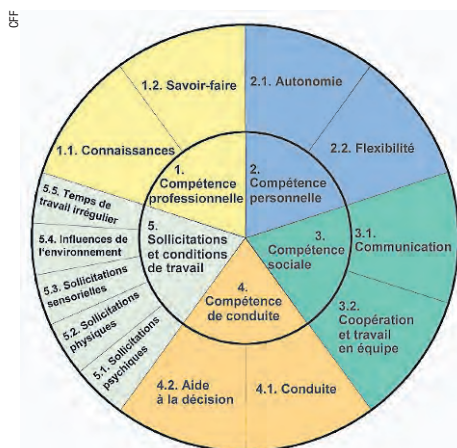
Une nouvelle fonction à CFF Infrastructure

« Toco » : premières retouches

Environ 3000 collaborateurs des CFF n'ont pas accepté leur nouvelle classification selon Toco. Avant même les premières décisions, CFF Infrastructure a apporté des corrections.

CFF Infrastructure a informé le SEV à fin février qu'une nouvelle fonction allait être créée dans le domaine des installations de sécurité, afin de régler de manière plus adéquate la situation professionnelle du personnel concerné. Cette adaptation amènera pour une grande partie des personnes touchées une classification plus élevée.

Manuel Avallone, vice-président SEV, considère ce pas comme important : « Les CFF confirment ainsi que des changements dans les classifications sont nécessaires. C'est



Le cercle de compétences à la base des classifications.

ce que le SEV avait dit depuis bien longtemps. Ainsi qu'il faut agir au niveau des classifications, ce que nous demandons depuis longtemps. »

Entretiens dès avril

Les requêtes collectives des divers groupes professionnels vont être examinées lors de plusieurs rondes, avant que les CFF n'arrêtent leurs déci-

sions. Le SEV représentera ses membres qui l'ont mandaté par procuration. Les décisions seront rendues pour le personnel de chaque groupe professionnel, elles entrent en vigueur au 1^{er} juillet 2011 avec effet rétroactif.

« Des discussions difficiles s'annoncent. Ce ne sera pas toujours évident de faire passer nos arguments », explique Manuel Avallone. Mais les adaptations faites dans le domaine des installations de sécurité montrent pourtant bien que lorsque la situation l'exige, des améliorations sont apportées.

pmo/Hes

Processus d'autodestruction

Parler d'hara-kiri pour CFF Cargo constituerait un abus de langage. Le hara-kiri est un suicide d'honneur, or la direction CFF Cargo n'en a pas. Les dirigeants actuels ne sont que de vulgaires fossoyeurs inféodés à une économie qui privilégiera toujours le rendement à la préservation d'un service public de qualité et respectueux de l'environnement.

Les raisons de l'échec du transfert de la route au rail sont certes multiples. On peut, avec

raison, pointer du doigt un système économique ou encore la politique libérale en vogue sous la coupole. Il faut bien reconnaître un certain effroi à constater à quel point le Conseil fédéral et le Parlement s'asseyent sur une volonté populaire maintes fois exprimée dans les urnes. Ce contexte défavorable ne saurait toutefois dédouaner la direction de CFF Cargo de ses responsabilités.



Fanatiques de processus en tout

genre, les hautes sphères de Cargo s'ingénient à appliquer consciencieusement leur processus d'autodestruction. La politique actuellement menée tambours battants pousse le transfert du transport des marchandises du rail à la route. Un comble pour celui qui devrait être le principal acteur du phénomène inverse ! Pour des raisons d'efficacité (ils adulent tellement ce mot), le trafic de wagons isolés est dans le viseur des dirigeants. Seul le trafic de transit ou de trains complets trouvent grâce à leurs yeux. Sus donc au trafic de wagons isolés ! Première étape vers l'autodestruction, on diminue le nombre de wagons disponibles si bien que l'on ne peut plus répondre favorablement aux demandes de la clientèle. Ensuite, on s'attaque aux infrastructures... suppression de quai de chargement, aiguillages, voie de garages, etc. Reste encore à diminuer le personnel, à surcharger les commerciaux, qui font de leur mieux par ailleurs, et le cocktail mortel est presque prêt. Il faut encore donner le coup final en s'attaquant aux voies de raccordement des clients privés. Comme CFF Cargo ne peut pas démanteler des infrastructures privées, la direction élabore une stratégie tarifaire telle que les clients se résignent à abandonner le rail au profit de la route. La stratégie d'autodestruction est si performante que même des secteurs traditionnellement acquis au rail, comme les betteraves ou le bois, s'érodent.

Le constat est là. Les dirigeants de CFF et CFF Cargo sont incapables de proposer autre chose que des démantèlements en chaîne. Ils ont lamentablement échoué ; qu'ils s'en aillent ! Faisons de la place pour des personnes capables de mettre en place une politique offensive de développement du transport de marchandises par le rail.

Olivier Barraud

10 000 membres vont recevoir un questionnaire dans les prochains jours

« Que penses-tu du SEV ? »

Grand sondage du SEV auprès de ses membres: l'institut Link envoie ces jours-ci 10 000 questionnaires à des membres choisis de façon aléatoire.

Le SEV reçoit régulièrement des feedbacks de ses membres, qui se montrent critiques ou au contraire le complimentent. Le SEV souhaite en savoir plus et a donc mandaté une entreprise spécialisée en sondage pour ce faire. C'est l'institut Link de Lucerne qui mènera un sondage représentatif pour le SEV.

Que veulent les membres?

« Le sondage doit nous dire si nous faisons ce qui est juste et dans quelle mesure nous le faisons correctement », explique Giorgio Tuti, président SEV. Le questionnaire tourne autour de la satisfaction générale des membres, de leur position face aux activités et

aux offres du SEV, du service d'information pour les membres et de l'engagement personnel. La responsable du projet, Sibylle Laubenstein, souligne que le sondage se fera de manière totalement anonyme. « Il n'y aura aucune possibilité de savoir ce que telle ou telle personne a écrit. Le SEV ne recevra que des résultats condensés de notre part ! »

Le questionnaire peut être rempli sur papier et il est accompagné d'une enveloppe

réponse déjà affranchie. Chaque membre tiré au sort reçoit également dans la lettre d'accompagnement des codes d'accès personnels pour remplir le questionnaire sur internet. La durée du sondage va jusqu'au 16 avril. Les organes de direction du SEV tireront ensuite des conclusions face aux résultats obtenus, afin de prendre encore davantage en compte les demandes des membres dans l'activité quotidienne du syndicat.

Peter Moor/Hes

INFO

Il vaut la peine de participer: chèques Reka à la clé

Les 10 000 membres qui seront sollicités pour répondre au sondage ont été choisis de façon aléatoire. Seul l'institut Link connaît leurs adresses. Le SEV invite les membres qui reçoivent le questionnaire à le remplir et les encourage en offrant 50 chèques Reka

de 100 francs parmi les membres renvoyant le questionnaire d'ici le 16 avril. Cela reste également anonyme puisque seul l'institut Link sait qui a répondu. C'est donc cet institut qui s'occupera du tirage au sort et de l'envoi des chèques.

Le choix entre le nécessaire et l'inutile

Le Conseil fédéral a soumis, le 2 mars, aux Chambres fédérales son message intitulé « Afflux de fonds pour l'infrastructure ferroviaire ». L'ampleur du montant brut cité, 9,4 milliards de francs, fait naturellement les titres des médias. Il impose des précisions, surtout dans le contexte actuel où d'autres projets vont se discuter au Parlement. Il s'agit en fait, en moyenne, d'un supplément de 600 millions de francs environ par an, par rapport à 2010, pour l'ensemble des chemins de fer et pour la période 2013 à 2016. Ces moyens supplémentaires doivent répondre aux besoins accrus nécessaires pour le maintien de la qualité de l'exploitation et des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés et pour poursuivre les investissements d'extension convenus. « Il sera aussi possible de réaligner, dans une mesure limitée, quelques extensions additionnelles. »

Le cadre financier défini combine les mandats de prestations en vigueur (CFF et compagnies privées) et le fonds des grands projets ferroviaires (qui vit ses dernières années en attendant soit l'initiative ATE, soit le contre-projet FAIF du Conseil fédéral, projets qui vont se discuter cette année au Parlement, le peuple se prononçant ensuite). La contribution supplémentaire réelle de la Confédération s'élèvera à 100 millions par an, plus 275 millions venant

de l'augmentation du prix des sillons dès décembre prochain et 200 millions du fonds précité (donc une avance soumise à intérêt).

Les CFF sont satisfaits. Et les chemins aussi. Enfin les fausses économies à court terme imposées à trois reprises par l'ancien ministre des finances Merz pourront être compensées. Le principe « Faire plus avec moins », quand il est répété et quand le trafic est en augmentation continue, a montré son absurdité. Heureusement, le département fédéral des transports a enfin pu en convaincre l'ensemble du gouvernement. Auparavant, le Parlement, qui avait en son temps majoritairement accepté les économies, a aussi compris après coup : il a augmenté les crédits 2011 et 2012 de 140 millions pour les CFF et de 59 millions pour les chemins de fer privés.

Les chemins de fer privés précisément. Là aussi, la satisfaction est grande.

Les impulsions qui pourront être données vont permettre d'unifier la qualité générale des prestations, par exemple la systématisation des cadences à la demi-heure et au quart d'heure. Dans ce secteur, l'ouverture vers la réalisation de « quelques

extensions additionnelles » est particulièrement prometteuse. A la condition expresse que les cantons concernés sachent saisir leur chance ! Curieusement, il y a des résistances incompréhensibles: Vaud par exemple, avec cette aberration ferroviaire lausannoise d'un RER au quart d'heure, condamné à rouler sur près d'un kilomètre dans la circulation urbaine, le LEB sur l'Avenue d'Echallens.

Il y a un gros MAIS. En effet, le Conseil fédéral conditionne l'application du message « Afflux des fonds pour l'infrastructure ferroviaire » à la décision que le Parlement doit prendre en matière d'avions de combat, donc du programme d'économies dans le domaine des transports lié à cette acquisition. Rappelons que ces avions sont parfaitement inutiles. Personne parmi nos voisins ne songe à nous attaquer militairement. Le fait est admis par le Conseil fédéral, mais la majorité de droite (UDC, PLR et PDC) de l'ancien Parlement a imposé l'achat de ces avions en première urgence. Une décision parfaitement stupide. La nouvelle majorité de droite (moins nette) issue des dernières élections sera-t-elle aussi stupide que l'ancienne ? Le Conseil fédéral la met devant ses responsabilités: ou bien elle persiste dans le gaspillage militaire, ou bien elle investit dans le développement des infrastructures nationales. Dans le premier terme de l'alternative, elle tendra la joue pour prendre une superbe claque devant le peuple. Le Conseil fédéral, en l'occurrence a très bien manœuvré.

Michel Béguelin



Manifestation de femmes devant le Palais fédéral

Egalité salariale: le compte à rebours a commencé

Les Femmes de l'USS n'acceptent pas qu'en moyenne, les femmes de ce pays gagnent toujours 18,4 % de moins que les hommes pour un travail de valeur égale. Et elles l'ont fait savoir le 8 mars sur la Place fédérale à Berne.



Le SEV a participé activement à la manifestation du 8 mars sur la Place fédérale, pour revendiquer l'égalité salariale entre hommes et femmes.

Une bonne soixantaine d'entre elles ont accueilli les parlementaires qui se rendaient aux Chambres et revendiqué que le Dialogue sur l'égalité des salaires prenne une fois pour toutes réellement de l'ampleur. A ce jour, seules 20 entreprises l'ont rejoint (dont les CFF).

Dans une lettre ouverte à l'intention de tous les parlementaires, les Femmes de l'USS ont ainsi demandé que

ces derniers, d'abord en tant que membres de conseils d'administration ou entrepreneurs, fassent en sorte que « leur » entreprise adhère à ce Dialogue.

Et si, jusqu'en 2014, le nombre d'entreprises adhérant au Dialogue n'est pas suffisant, un durcissement des instruments légaux deviendra inévitable. *uss*

Section VPT TPF réseau urbain

Changement de caissier

Pierre-Alain Perritaz quitte la fonction de caissier de la section après 20 ans de très bons et loyaux services, mais il reste membre du comité en qualité de vice-président.

« C'est la vingtième et dernière fois que je vous présente le résultat de nos comptes, je vous remercie de votre confiance. » C'est par cette sobre déclaration que Pierre-Alain Perritaz a pris congé de sa fonction de caissier sous un tonnerre d'applaudissements. Cela s'est passé vendredi 9 mars au local des agents du dépôt de bus TPF réseau urbain de Chandolan à Fribourg, dans le cadre de l'assemblée de printemps de la section. Le truculent président Gilbert D'Alessandro a relevé combien c'est important pour un président de section « de

pouvoir compter sur un caissier de la trempe de Pierre-Alain à qui je devrais dire 20 fois merci pour ses 20 années de tenue des comptes ». L'exercice 2011 s'est bouclé avec un bénéfice de quelque mille francs. Pierre-Alain Perritaz laisse derrière lui une caisse en bonne santé. C'est Christian Stegmann qui a officiellement repris la fonction de caissier dès le 1^{er} janvier de cette année.

Soixante adhésions!

Lorsque Pierre-Alain Perritaz a repris la caisse le 1^{er} janvier 1992, la section avait 140 membres, aujourd'hui elle en compte 200. « La soixantaine de membres supplémentaires, c'est moi qui les ai re-

crutés parce que chez nous le caissier est également responsable du recrutement et de la gestion de la mutation des membres en lien avec notre secrétariat syndical central SEV. » Pierre-Alain Perritaz reste membre du comité en

qualité de vice-président et de représentant des employés au sein du conseil d'administration des TPF. Il garde également la fonction de responsable du recrutement pour le plus grand soulagement du nouveau caissier Christian Stegmann qui, en une phrase simple, résume le rôle et le poids de Pierre-Alain Perritaz au sein de la section : « Il connaît tout ! »

Alberto Cherubini



Pierre-Alain Perritaz (à droite) en compagnie de son successeur Christian Stegmann.

COMITÉ

Le comité de la section VPT TPF réseau urbain est composé de : Gilbert D'Alessandro, président ; Pierre-Alain Perritaz, vice-président et représentant des employés au sein du conseil d'administration des TPF ; Christian Stegmann, caissier et représentant de la commission tours de service ; Bernard Clerc, secrétaire ; Joaquim Monteiro, représentant de la commission technique ; Igor Python, nouveau, qui assumera la fonction de secrétaire du président Gilbert D'Alessandro.

Durant ses 20 années de caissier, Pierre-Alain Perritaz n'a connu que 2 présidents de section : Jean-Benoît Robatel et Gilbert D'Alessandro. Par contre, il a « usé » 8 secrétaires SEV : Antoine Cochet, André Champod, Jimmy Erard, Eric Levrat, Christophe Frey, Giorgio Tuti, Wanda Suter et Christian Fankhauser.

Avant de devenir des pros du volant, l'ancien caissier était fromager et le nouveau bûcheron

Pierre-Alain Perritaz est né en 1966 et est entré aux TF (Transports fribourgeois) comme conducteur de bus et de trolleybus en 1989. Marié et père de deux filles, il habite la ville de Fribourg où il siège depuis le printemps 2011 au sein du Conseil général dans les rangs du Parti socialiste. Avant d'entrer au service du réseau urbain fribourgeois, il a effectué un apprentissage de fromager, profession qu'il a exercé durant 4 ans. Son engagement syndical, il le doit en partie à son père qui était employé communal à la ville de Fribourg et syndicaliste actif. « Je suis issu d'une famille d'ouvriers, nous avons toujours appris à nous défendre pour faire valoir nos droits, je dois avoir hérité ça dans mes gènes ! »

Christian Stegmann est né en 1965 et a commencé

à travailler aux TF comme conducteur de bus et de trolleybus en 1989, la même année que Pierre-Alain Perritaz. Marié, il vit dans la petite commune de Lentigny située entre Romont et Fribourg. Avant de conduire bus et trolleybus, Christian a exercé la profession de bûcheron. Cela fait maintenant trois ans qu'il est entré au comité de la section VPT TPF réseau urbain. « Je me suis engagé dans le syndicat parce que j'estime que c'est nécessaire de s'aider entre collègues. Le syndicat c'est très important, sinon nous nous faisons manger tout cru par les managers. Nous avons la chance d'être une section forte pour défendre nos droits. » Christian Stegmann est alémanique et s'exprime très bien en français, un atout important pour une section bilingue.

Pierre-Alain et Christian ont tous les deux commencé à travailler dans les bus et autobus bleus des TF. En 2000 ils ont connu la fusion avec les GFM (Gruyère-Fribourg-Morat), fusion qui a donné naissance aux TPF (Transports publics fribourgeois). Tous deux regrettent « l'ambiance familiale » de la période TF mais apprécient la qualité des nouveaux véhicules TPF « plus modernes et plus confortables ».

Christian et Pierre-Alain sont donc depuis 23 ans conducteurs à Fribourg. Et lorsqu'on leur demande ce qui a changé le plus dans leur profession durant ce quasi quart de siècle, tous les deux répondent du tac au tac « la très forte augmentation du trafic ».

AC

DÉBUT DIFFICILE DES NÉGOCIATIONS CCT

Lors de l'assemblée générale de la section VPT TPF réseau urbain du 9 mars il a été largement question du renouvellement de la CCT. « La délégation patronale nous a dit qu'elle entendait procéder à un toilettage de la CCT. Mais en réalité elle remet en cause de nombreux articles, dont ceux relatifs aux classes salariales et à la durée du temps de travail. Nous n'accepterons pas une détérioration de notre CCT », a affirmé haut et fort le président Gilbert D'Alessandro. Le secrétaire syndical Christian Fankhauser a rappelé que le cartel syndical TPF (qui réunit les 3 sections SEV de l'entreprise, à savoir VPT TPF rail, VPT TPF régional et VPT TPF réseau urbain) revendique pour sa part une semaine supplémentaire de vacances pour tous ainsi qu'une classe salariale supplémentaire pour tous. « Pour l'heure nous sommes dans la partie technique des négociations, vous serez bien entendu consultés dès que les premiers résultats seront connus », a déclaré Christian Fankhauser. Lors de cette assemblée générale, il a été largement question des conditions de travail. Les conducteurs se plaignent de la mauvaise synchronisation des feux de circulation en ville de Fribourg qui contraignent les bus et trolleybus à effectuer de fréquents arrêts, du coup ce sont les nerfs des conducteurs et la vitesse commerciale qui en souffrent. Autre point d'insatisfaction, le manque de toilettes au terminus de chaque ligne. Que ce soit pour la CCT ou pour les conditions de travail, à l'instar des irréductibles gaulois de la BD Astérix, les membres de la section TPF réseau urbain se battront jusqu'au bout pour faire valoir leurs droits, forts de leur potion magique à eux : la solidarité.

AC



« Dans les faits, je suis parfois au bureau avant 6 heures du matin durant les semaines de session, pour des tâches urgentes au niveau du syndicat. »

Philipp Hadorn, secrétaire syndical, conseiller national

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV, est membre du Conseil national depuis environ 100 jours.

« Je peux donner du poids à la politique des transports du SEV »

Un gain de siège inattendu pour le PS dans le canton de Soleure a permis au SEV d'avoir un deuxième représentant au Conseil national, après Edith Graf-Litscher. Philipp Hadorn est un spécialiste du trafic marchandises et de l'aviation, même si les médias ont tout d'abord choisi de mettre en avant un autre aspect de son engagement.

contact.sev: Qu'est-ce qui a changé pour toi depuis le 23 octobre?

Philipp Hadorn: J'ai appris à connaître un nouvel univers, le Palais fédéral, où règne encore une autre agitation qu'au Grand conseil soleurois ou à l'exécutif de la commune de Gerlafingen, où j'ai œuvré durant 14 ans.

C'est une organisation très complexe. Cela demande de nombreuses adaptations pour concilier cet engagement avec le travail au SEV, où j'ai diminué mon temps de travail de 30 %.

Quel était ton sentiment en entrant dans la salle du Conseil nationale le premier jour de session?

J'étais plein d'espoir sur ce qui allait m'arriver. Je ne ressens pas de respect particulier devant un bâtiment ou des personnes en uniforme. Ce qui est surtout important, c'est ma nouvelle tâche. Je constate qu'il y a certaines règles judicieuses qu'il faut respecter en tant que nouveau venu.

Quel a été ton premier vote?

Lors de la première session j'ai pu parler à propos de la protection contre la fumée passive. Je m'étais déjà engagé auparavant au niveau cantonal sur ce thème. Inscrit en position 23 sur la liste des orateurs, j'ai pu exprimer ma position. J'espère avoir pu amener des arguments supplémentaires...

Qu'implique le fait que tu sois conseiller national pour le SEV?

D'une part dans le domaine de la politique des transports: je serai décrit comme lobbyiste et je l'assume volontiers. Le SEV pourra, par mon intermédiaire, influencer

encore davantage sur la politique des transports dans l'intérêt de ses membres. D'autre part, en tant que syndicaliste, s'exprimant clairement en faveur de la sécurité sociale et de la justice, je traiterai dans cet esprit-là: beaucoup de personnes m'ont élu en raison de mes positions dans ces domaines-là. Il y a aussi des effets à l'intérieur du SEV: j'ai diminué mon temps de travail et m'occupe encore de deux secteurs: le trafic marchandises et le trafic aérien.

Est-ce réaliste de s'occuper du domaine Cargo tout en assumant le mandat très exigeant de conseiller national?

Je suis moi-même encore en train de voir ce qu'il en est. Dans les faits, je suis parfois au bureau avant 6 heures du matin durant les semaines de session, pour des tâches urgentes au niveau du syndicat. Grâce aux nouveaux moyens et instruments de communication, c'est aussi possible de traiter des affaires qui ne peuvent être remises à plus tard durant les discussions du parlement.

Tôt le matin au bureau et à des assemblées de parti quelque part dans le canton le soir: les jours ne seront pas trop courts?

Non, non. Car j'ai déjà laissé mon mandat au sein de la commune l'année passée, ainsi qu'un mandat au

niveau de l'Eglise. De plus, après l'élection, je me suis retiré du Grand conseil soleurois. J'ai donc de la marge de manœuvre. Je suis, comme tout politicien, habitué à être actif de tôt le matin à tard le soir. Cela a toujours été ainsi, et les membres de ma famille m'ont donné leur accord.

A propos de CFF Cargo: du point de vue du SEV, il faut une intervention politique. As-tu remarqué quelque chose dans ce sens?

J'espère et j'attends, également en raison de notre réponse à la consultation

« CFF Cargo argumente de façon totalement économique. C'est une approche trop étroite. »

(voir *contact.sev* n°4), que des groupes d'intérêts se forment. Il y a des requêtes en matière de politique des transports, également de l'ATE, qui demande un transfert du trafic marchandises sur les rails également à l'intérieur du pays. Et non pas le contraire, qui va arriver si les CFF suppriment vraiment 155 points de desserte. Il en va également de la politique régionale: si toute une vallée n'est plus desservie par les rails, il y aura davantage de trafic par camions, qui n'est guère désiré, et les entreprises concernées devront

adapter leur logistique. Finalement, les organisations pour le trafic routier pourraient également ne pas vouloir forcément de trafic supplémentaire sur les routes. Il y a vraiment beaucoup de groupements qui ont les mêmes intérêts que nous.

Crois-tu qu'un mouvement va naître dans ce sens?

En tant que SEV, nous devons faire qu'un tel regroupement puisse voir le jour.

Peut-on dire que CFF Cargo se simplifie la vie?

Sûr. CFF Cargo argumente

de façon totalement économique. C'est une approche beaucoup trop étroite que de dire qu'avec la suppression de 155 points de desserte on ne perd que 4 pourcent du chiffre d'affaires.

Le gros dossier de politique des transports de cette législature n'est pas CFF Cargo mais le FAIF, le financement et développement de l'infrastructure ferroviaire. Est-ce qu'on peut déjà sentir l'atmosphère au niveau du parlement?

C'est encore bien discret! Je suis membre de la commission des finances et nous avons décidé que nous vou-

INFO

Philipp Hadorn est âgé de 45 ans. Après avoir terminé un apprentissage de commerce, il a obtenu une maturité puis a étudié le droit. Il travaille depuis 1999 comme secrétaire syndical, d'abord chez Comedia puis, depuis 2002, au SEV. De 1997 à 2011, il a été membre de l'exécutif de Gerlafingen et dès 2006, il a siégé au Grand conseil soleurois, qu'il a quitté après son élection au Conseil national. Il est membre du comité directeur de l'Union syndicale soleuroise, qu'il a présidée durant trois ans. Philipp Hadorn est marié et père de 3 garçons. De 1996 à 2010, il a été président de la direction communale de l'Eglise évangélique-méthodiste de Gerlafingen. Depuis 2009, il est membre du conseil juridique de la conférence centrale de l'Europe centrale et méridionale de l'Eglise évangélique-méthodiste.

INTERVIEW



Assermentation au Conseil national: Philipp Hadorn a son siège entre Martin Naef (ZH) et Jean-Christophe Schwaab (VD).

lions présenter un rapport. Mais le thème est encore dans la phase préparatoire. Ce qu'on perçoit par contre, c'est qu'il y a quatre gros dossiers pesant des milliards qui seront à traiter durant cette législature: la formation, les transports, l'aide au développement et l'économie. On m'a dit que c'était nouveau de mettre en relation de tels objets, surtout qu'il y a encore la question des avions de combat là au milieu. Cela peut compliquer bien des choses. Je préparerai toutes les questions liées au service public dans la sous-commission 4 de la commission des finances, où les thèmes issus du DETEC, du DFJP, de la Poste, des CFF, de Swisscom et de Skyguide sont traités.

D'après moi, l'Office fédéral des transports a présenté un projet volontairement bas, car il pense

que le Parlement, pour des raisons de politique régionale, va de toute façon l'augmenter.

Je ne sens encore rien à ce propos. Je suis étonné comme les représentants des régions qui veulent intégrer d'autres éléments se positionnent contre les requêtes des autres régions. Je me demande si on arrivera à avoir une solution globale, ce qui serait bien pour les transports publics, mais qui aurait peut-être des effets dans d'autres domaines, par exemple au niveau de la politique sociale, qui nous tient aussi à cœur.

Tu es également membre de la délégation de surveillance de la NLFA: est-ce qu'il y a encore quelque chose à faire?

Bonne question! Je suis impliqué depuis longtemps dans ce dossier au SEV, un peu par hasard, et j'ai participé plusieurs fois à des événements à ce propos dans

le canton d'Uri. Du point de vue syndical se posent des questions sur les places de travail: qui fait quoi et où? Questions qui se posent aussi à la fin des travaux, pour l'exploitation, l'entretien du tunnel ou encore du matériel roulant. Le projet lui-même n'est pas du tout terminé. Il y a encore des attributions de mandats; il est important d'associer l'évolution technique jusqu'à l'adjudication, afin de ne pas instaurer des systèmes obsolètes.

Tu as suscité, de manière inattendue, beaucoup d'intérêt dans les médias en raison de tes convictions religieuses. Es-tu vraiment un fondamentaliste religieux?

Aucunement! Je suis un chrétien convaincu et pratiquant, comme une grande partie des habitants de notre pays. Je me réjouis de trouver des accords avec les

«Œuvrons ensemble pour un monde social, sans différenciation selon les convictions religieuses, le penchant sexuel ou la couleur de peau.»

gens d'autres positions religieuses et d'autres groupes politiques sur les questions sociales, afin de pouvoir faire une politique selon des principes socialistes et syndicaux. Le principe de base c'est « pour tous plutôt que pour quelques-uns ». C'est extrêmement nécessaire, puisque les instruments de politique sociale sont mis en danger et que l'égalité sociale ne progresse pas!

Es-tu maintenant mis au coin?

Ce qui a été publié dans les journaux et sur internet m'a étonné. C'était apparemment pour avoir beaucoup de commentaires en ligne, c'était plus important que d'avoir un article objectif. C'est totalement faux de vouloir me ranger chez les

conservateurs, et même de vouloir voir des liens avec le « Tea Party » américain. Le mouvement social et le mouvement syndical ont toujours eu une aile chrétienne. Ne nous laissons pas séparer mais au contraire suivons nos objectifs tous ensemble. Œuvrons tous ensemble pour un monde social, sans différenciation selon les convictions religieuses, le penchant sexuel ou la couleur de peau.

Quelle sera ta première tentative au Conseil national?

Je ne peux pas encore le dire. Je travaille sur plusieurs thématiques. Mais c'est bien possible que ça touche le trafic marchandises!

Interview: Peter Moor/Hes

Maurice Kolly, ancien secrétaire de la section PV Fribourg

Un Gruérien heureux

Maurice Kolly a été garçon de chalet et chef de train principal avant de devenir, durant 10 ans, le secrétaire de la section PV Fribourg. Itinéraire d'un homme attachant.

« Avant d'être un bon syndicaliste, il faut être un bon professionnel ! » Toute la personnalité de Maurice Kolly semble tenir dans cette phrase. Cohérent et rigoureux, une main de fer dans un gant de velours. Un tempérament qui lui a permis de gravir les échelons au sein des CFF, passant tour à tour d'aspirant contrôleur à contrôleur, puis à chef de

Yverdon-les-Bains. « J'ai formé de nombreux agents de train. Si durant les cours théoriques ils faisaient les malins, je leur faisais copier une page du Règlement de circulation des trains. » Fallait pas rigoler avec le Maurice !

Séjour en Angleterre

Maurice Kolly n'a pas toujours travaillé aux CFF. Il a d'abord effectué un apprentissage de sommelier au Bel-

» En Angleterre, dans l'hôtellerie, à l'époque on travaillait 8 heures par jour ce qui n'est toujours pas le cas dans notre pays. »

levue Palace de Berne, l'hôtel qui accueille le gratin diplomatique et politique de pas-

sommelier, à Bournemouth. « En Angleterre, dans l'hôtellerie, à l'époque on travaillait 8 heures par jour ce qui n'est toujours pas le cas dans notre pays. Lorsque je suis rentré en Suisse, dans les palaces on travaillait de l'aube jusqu'à la nuit. Alors j'ai décidé de quitter l'hôtellerie et d'entrer aux CFF comme apprenti-contrôleur au dépôt de Lausanne. » C'est ainsi qu'en 1956, âgé de 23 ans, sachant

l'anglais et l'allemand, Maurice Kolly débute sa carrière dans le chemin de fer. Dès sa première année de formation il adhère au SEV. Au sein de notre syndicat, il a entre au-

DES ARMAILLIS SANS SCRUPULES ET UN CURÉ GOUJAT

Parmi ses nombreux souvenirs, Maurice Kolly évoque son premier été comme garçon de chalet où il a été victime, à 10 ans, de bizutage de la part de deux jeunes armaillis âgés entre 20 et 25 ans. « Sous prétexte qu'ils allaient m'enseigner le secret, ils me forçaient à passer des épreuves genre rester assis attaché en plein soleil durant des heures, où boire de l'alcool mélangé avec de l'eau chaude ou encore avaler de la présure. Une fois j'ai perdu connaissance, les armaillis ont eu peur et ils ont arrêté de se jouer de moi. » Autre anecdote peu glorieuse : « Lorsque j'ai commencé à travailler aux CFF, les syndicats chrétiens m'ont approché pour que j'adhère chez eux. J'étais déjà membre du SEV et je n'avais pas répondu à leur invitation. Quelques jours plus tard je croise dans le bus le curé du village, une personne avec qui je m'entendais bien et avec qui j'aimais bien discuter. Ayant appris que j'avais préféré adhérer au SEV plutôt qu'au syndicat chrétien, il a refusé de me serrer la main ... »

AC

ancien porte-parole des CFF.

Le syndrome de l'armaillis

Outre sommelier et chef de train, Maurice Kolly a exercé un troisième métier : garçon de chalet. « Lorsque j'étais âgé de 10 ans, mes parents m'avaient placé pour la première fois dans un chalet d'alpage avec des armaillis. Mon père travaillait comme employé à l'Hôpital cantonal psychiatrique de Marsens. Pour boucler les fins de mois, il avait une vache. Je savais donc travailler avec du bétail. » Ainsi, durant ses vacances scolaires, Maurice Kolly est monté chaque été à l'alpage. Puis il y a eu les années de travail comme sommelier et les décennies aux CFF. Lorsqu'il a pris sa retraite en 1995, atteint du syndrome de l'armaillis, il est re-

turné dix étés durant travailler dans le chalet d'alpage d'un ami, comme garde-génisses. « J'ai toujours aimé la campagne. Comme aux CFF, les choses ont aussi beaucoup évolué dans les fermes. Avant on rentrait les bêtes tous les matins dans l'écurie, maintenant elles sont en stabulation libre et deviennent forcément un peu sauvages. » Et qu'est-ce qui a changé aux CFF ? « Lorsque j'étais en ac-

tivité, on contrôlait tous les trains. Si dans un train régional l'on voyait monter un voyageur à l'autre bout du train, on allait le contrôler, pour autant que l'on était un contrôleur consciencieux, ce qui était le cas pour la plupart d'entre nous. »

Heureux de vivre

Maurice Kolly, bien qu'il ait quitté les travaux au chalet d'alpage et le poste de secrétaire de la PV Fribourg n'est pas resté inactif. A l'approche de ses 80 ans, qu'il fêtera le 4 septembre prochain, il chante au sein de la Chorale des cheminots de Fribourg – dont il est forcément le secrétaire – et dans la chorale l'Union de Vuippens-Marsens. Il apporte les repas à domicile, profitant ainsi de parler le patois gruérien avec les anciens. Passionné de lecture, il lit ces jours-ci « La Gruyère dans le miroir de son patrimoine », un ouvrage en cinq volumes « magnifiquement illustré, mais je ne sais plus où mettre tous mes bouquins ». Cet époux, père, grand-père et arrière grand-père est « heureux de vivre » et du haut de sa sagesse, il écrit de savou-

» Si dans un train régional l'on voyait monter un voyageur à l'autre bout du train, on allait le contrôler. »

reux textes dans la brochure trimestrielle éditée par la commune de Marsens, textes qui se réfèrent forcément à sa passion pour le travail à la ferme et au chemin de fer.

Alberto Cherubini



Maurice Kolly a été garçon de chalet et sommelier dans des palaces avant de devenir chef de train principal aux CFF.

train, enfin à chef de train principal sur les lignes Lausanne-Berne et Fribourg-

sage dans la capitale helvétique. Ensuite il a travaillé deux ans, toujours comme

tre été membre adjoint du comité de la section ZPV Lausanne, membre de la commission de la Caisse maladie CFF, aujourd'hui nommée atupri, et membre de la commission des examens. Durant les dernières années de sa carrière professionnelle, Maurice Kolly est retourné dans sa Gruyère natale et s'est installé dans la maison familiale de Marsens. Retraité, de 2001 à 2011, il a été le scrupuleux secrétaire de la section PV Fribourg. En ce début d'année, il a passé le flambeau à Jacques Zulauf,

BIO

Maurice Kolly est né le 4 septembre 1932 à Bulle. Après sa scolarité, son apprentissage de sommelier au Bellevue Palace à Berne, il travaille deux ans en Angleterre dans l'hôtellerie-restauration. Le 1^{er} mars 1956 il entre aux CFF comme apprenti contrôleur. Marié en 1958, le couple Kolly

a aujourd'hui 2 enfants, 7 petits-enfants et une arrière petite-fille. De 1981 et jusqu'à sa retraite prise le 1^{er} juin 1995, il a été chef de train principal. De 2001 jusqu'au mois de décembre de l'année passée, il a été secrétaire de la section PV Fribourg.

AC

COMMENTAIRE

CFF Cargo, comment contribuer au déclin du trafic marchandises par le rail



Jean-Pierre Etique est secrétaire syndical SEV

Sans le trafic de wagons isolés, le réseau routier suisse devrait absorber, au quotidien, 7000 poids lourds supplémentaires de 40 tonnes. Cette prestation de CFF Cargo représente 23 % de la globalité du transport marchandises en Suisse. Pourtant la direction de CFF Cargo a décidé de fermer 155 gares, jugées « non rentables ». 155 dessertes qui seront autant de camions sur des routes pas prévues pour de telles charges et autant de clients qui devront trouver d'autres solutions pour acheminer leurs marchandises.

Tout en axant sa publicité sur « valoriser les points forts » et le trafic combiné, CFF Cargo ne va plus desservir que 28 % des 500 gares, celles

qui génèrent 90 % du trafic et tant pis pour la volonté populaire qui souhaite le transfert de la route vers le rail, tant pis aussi pour les infrastructures existantes. Aujourd'hui, 155 gares vont être fermées au trafic marchandise. Pour justifier cette politique de démantèlement, les CFF prennent l'exemple d'une gare ayant 187 wagons complets sur un an et disent que ce genre de gare représente seulement 3 % du trafic. Pourtant si les 155 gares concernées transportent ce nombre de wagon, cela représente quand même près de 30 000 wagons par année, soit plus de 60 000 camions !

Cette politique du fret aura une conséquence immédiate : le trafic routier, déjà saturé, le sera encore plus, les infrastructures routières ne suffiront plus, il faudra construire de nouvelles routes pour absorber cette circulation. Une aberration lorsque l'on sait que l'on doit et va renforcer les voies de communications ferroviaires pour répondre aux besoins du trafic voyageurs. Le fret par rail a de tout temps pu utiliser la nuit des infrastructures employées de jour par la mobilité voyageurs. Il est certain que nous pourrions englober le trafic des marchandises sur ce même réseau renforcé.

Un argument que le marketing de CFF Cargo a laissé de côté depuis bien longtemps. Les démarches commerciales de développement paraissent maigres voire inexistantes. Les solutions individuelles que proposera CFF Cargo à certains clients de ces 155 gares, sont prohibitives et décourageantes. Alors même que certains clients ont investi pour construire, à leurs frais, une voie de raccordement et des quais de chargement !

Alors que tous les milieux s'accordent pour dire que les routes sont surchargées, que la seule issue à cette situation est de favoriser l'usage des transports publics, on est en droit de remettre en question la philosophie des CFF. Il n'est pas acceptable que CFF Cargo décide de fermer 155 gares marchandises en Suisse pour des raisons purement économiques. Cette politique va à l'encontre de la volonté populaire exprimée par les urnes : depuis 1985 jusqu'à ce jour, le peuple suisse s'est toujours clairement exprimé pour le transfert des marchandises sur le rail. Or, la direction des CFF ne considère pas la volonté citoyenne de notre pays. De plus, on est tenté de dire qu'une fois encore, ce sont les régions périphériques qui seront les premières à subir cette vision économique. Pour les

habitantes et habitants de ces régions, outre les aspects liés à la sécurité, à l'écologie et à l'entretien supplémentaire des routes, il y a une incompréhension totale face à cette politique. D'une part, on dispose d'une ligne ferroviaire en parfait état, apte à transporter tant des trains voyageurs que marchandises et d'autre part, une route cantonale. Vous et moi, avec nos impôts, finançons ces infrastructures. Pourtant une augmentation des camions demandera plus d'entretien pour les chaussées, alors que dans le même temps on laissera le rail se délabrer à certains endroits. Ce surcoût et ce gâchis seront néanmoins à la charge des communes, des cantons et de la Confédération.

Cette politique de démantèlement se fera bien entendu au coût de nombreuses suppressions de places de travail. En premier lieu, il y a les employé(e)s CFF Cargo qui œuvrent pour la mise en place des wagons et la préparation des trains marchandises, les mécaniciens de ces trains, puis, à la suite, les salariés des gares de triage qui verront diminuer leurs prestations, cela sans compter les administratifs qui facturent et organisent ce trafic.

Malheureusement, du côté de la direction des CFF, l'impor-

tant, c'est le profit immédiat. Qu'une entreprise soit rentable ne suffit plus, qu'il faille envisager des politiques durables n'est qu'un vain mot, que la volonté populaire l'exige, peu importe : personne ne favorise ce genre de trafic sur l'ensemble du territoire. En Europe, depuis 1970, la part de marché du trafic marchandises sur le rail est passée de 21 % à 8 %.

Voulons-nous ressembler à nos voisins européens, sachant qu'aujourd'hui, plus de 75 % des marchandises sont transportées sur la route ? A cette question, le peuple a déjà répondu de nombreuses fois via les urnes. Aux responsables politiques, à la direction de CFF Cargo et CFF, nous devons dire : « Prenez vos responsabilités et mettez en œuvre les moyens nécessaires pour favoriser le trafic marchandises par le rail ! »

Le SEV entend bien être le moteur de la résistance contre le démantèlement de CFF Cargo. Les premiers contacts ont lieu avec d'autres acteurs de la défense des transports ferroviaires et de l'environnement. Nous utiliserons tous les moyens possibles pour défendre les intérêts des employés concernés, de l'environnement et des contribuables.

Jean-Pierre Etique

La procédure dans le cadre de la CCT BLS a fait un pas en avant

CCT: pas uniquement « ce qu'on veut »

Un grand salaire, beaucoup de vacances et de la participation, c'est notre convention collective de rêve. Dans une CCT, il faut cependant trouver des compromis équitables.

Lorsqu'on parle d'extension de CCT, on ne peut considérer uniquement que les re-

quêtes d'une seule partie. Il faut ouverture et transparence de la part des deux partenaires. Du côté de la communauté de négociations BLS, la conférence CCT a eu lieu à fin janvier. Les participants ont pu s'exprimer et établir un catalogue de revendications et des propositions de changements. Cela va bien plus loin que le seul salaire ou le temps de travail. On parle ici également d'améliorations à long terme. Mal-

heureusement, la communauté de négociations attend encore sur les positions de l'entreprise, qui n'a pour l'instant pas donné d'informations précises. Une transparence de la part de l'employeur est pourtant indispensable pour pouvoir préparer les négociations efficacement. Lors des rencontres précédentes, décentralisées, de nombreuses requêtes avaient été présentées. Il s'agissait

maintenant pour la conférence CCT d'établir un catalogue équilibré.

Des requêtes modérées

Les requêtes issues du personnel sont modérées: par exemple, on demande un jour supplémentaire de vacances, un congé-paternité de 10 jours et, sur demande, un congé parental non payé. Comme Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, qui a dirigé la conférence avec Jé-

rôme Hayoz et Nick Raduner, l'a bien dit en début de rencontre, c'est une « démarche exigeante ». Ce qui est également exigeant, c'est le processus à venir: la CCT existante ne sera pas dénoncée pour la fin de cette année, afin qu'il reste suffisamment de temps pour développer la CCT BLS 2013+. Quatre rondes de négociations sont prévues avec la BLS, en mars, en juin, en août et en septembre.

pan/Hes



« Une demande de modification de la loi sur la durée du travail sera la dernière étape de notre campagne « 10 heures ça suffit ! » »

Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV

La branche VPT bus-gatu lance la campagne « 10 heures ça suffit ! »

Présent 13 heures, payé 7 heures !

Suite à l'enquête sur la santé au poste de travail des conductrices et conducteurs de bus, la branche bus de la sous-fédération VPT a donné son feu vert pour la campagne « 10 heures ça suffit ! » dont le but est de diminuer l'amplitude horaire des tours de service.

L'enquête effectuée par la branche bus-gatu a fait clairement ressortir que l'un des grands problèmes réside dans le temps passé au travail (amplitude). Une très forte majorité des conducteurs qui ont répondu aux questions (environ le 80% des sondés) juge pénible, voir très pénible, des tours de service ayant plus de 10 heures d'amplitude.

En point de mire le changement de la LDT

De fortes amplitudes du temps de travail sont légalement permises ; la loi sur la durée du temps de travail (LDT) autorise 12 heures entre la prise et la fin de service. Des dérogations allant jusqu'à 15 heures peuvent être accordées. Dans le cadre de l'actuelle révision de la LDT, les représentants des employeurs font pression pour flexibiliser encore davantage cette loi (lire l'interview de

Martin Allemann en page 12). Mais pour Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV en charge de la branche bus-gatu, « une demande de modification de la loi sur la durée du travail sera la dernière étape de notre campagne « 10 heures ça suffit ! » ». Pour l'instant, le comité de la branche bus-gatu entend s'activer sur les deux premières étapes, à savoir : thématiser cette problématique dans l'opinion publique et lors de chaque renouvellement des conventions collectives de travail.

Campagne de longue haleine

Christian Fankhauser relève que dans le bâtiment, au début de la campagne pour la retraite à 60 ans « on se moquait des ouvriers et des syndicats qui portaient en avant cette revendication, il leur a fallu presque 10 ans pour atteindre leur but ». L'avenir nous dira si le SEV devra

mener une campagne de si longue haleine pour atteindre ses objectifs, mais une chose est sûre : la réduction des amplitudes des tours de service ne sera pas atteinte du jour au lendemain.

Lors de l'assemblée des délégués de la branche VPT

« Il s'agit d'une véritable campagne syndicale, nos membres nous ont fait part d'un problème réel qui pèse lourd dans leur vie quotidienne, nous voulons tenter de le résoudre en cherchant des solutions de manière concertée avec les entreprises. »

Christian Fankhauser

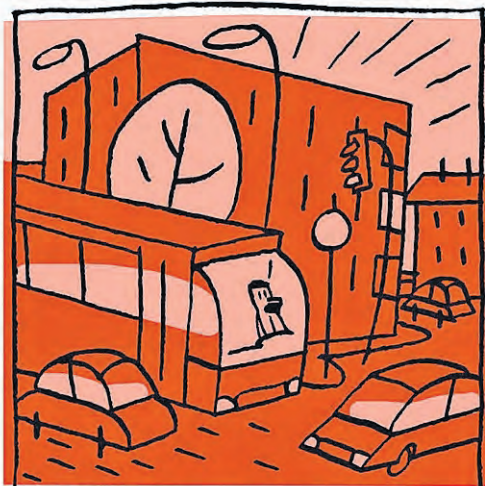
bus-gatu qui s'est déroulée à Olten le mercredi 29 février, plusieurs conducteurs sont intervenus pour relever les difficultés pour les entreprises de concilier l'aménagement du temps de travail de leurs collaborateurs et les besoins grandissants de l'exploitation. Christian Fankhauser, bien que comprenant ces interventions, estime que ce

n'est pas correct de mettre systématiquement les besoins du personnel après ceux des entreprises car « les entreprises ont un besoin évident d'avoir des collaboratrices et collaborateurs qui soient satisfaits de leurs conditions de travail ; d'ailleurs

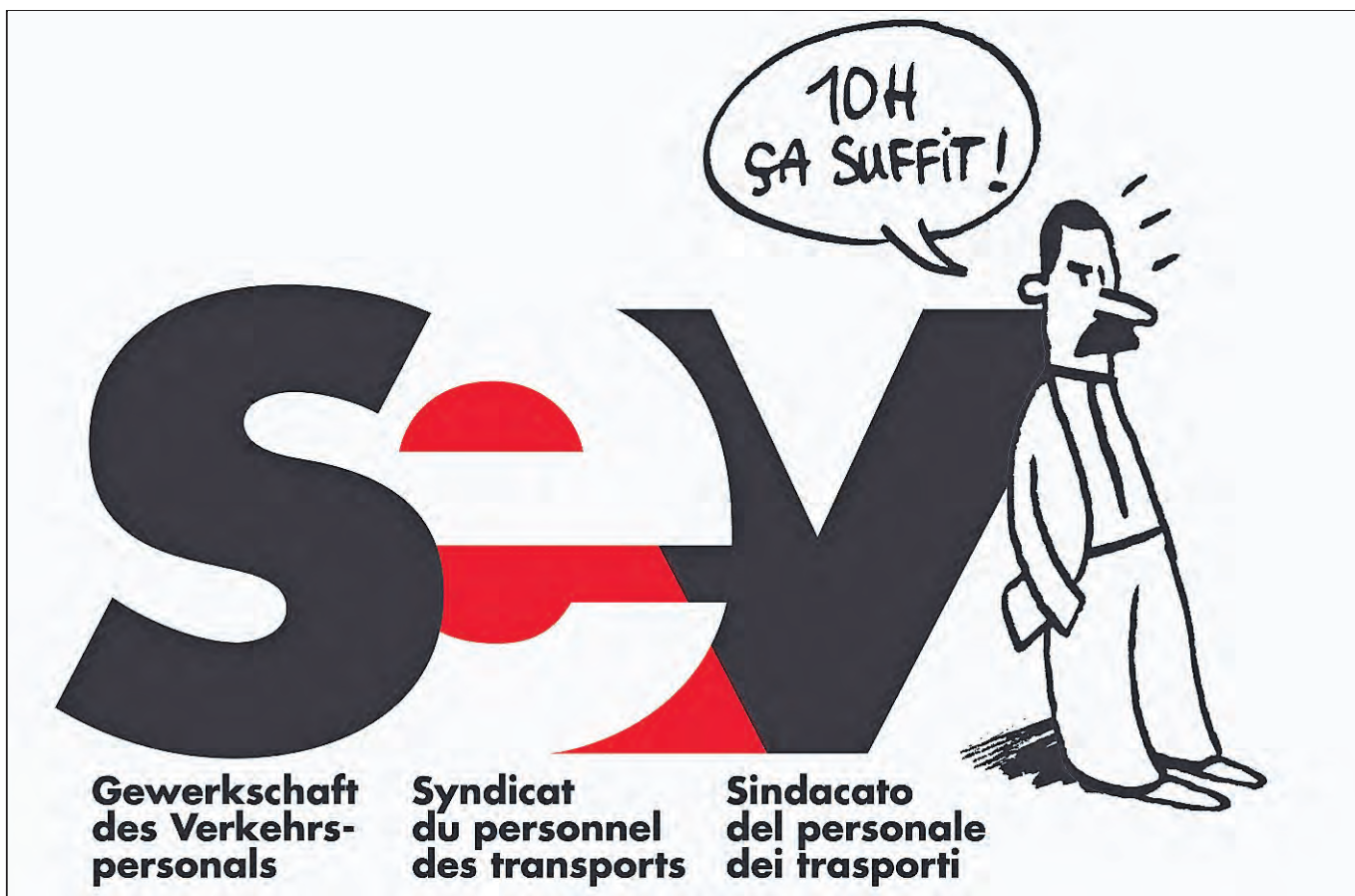
dien d'un conducteur de bus. On le voit d'abord assis derrière son volant tôt le matin alors que ses enfants dorment encore. Après avoir roulé durant les heures de pointe, il effectue une pause dans la matinée avant de reprendre du service à midi. Ensuite il effectue une nouvelle longue pause quelque part dans la nature tandis que les enfants retournent à la maison. Enfin, notre conducteur de bus moustachu reprend la route au sein du trafic intense de fin de journée tandis qu'à la maison les enfants font les devoirs et soupent. Lorsque le conducteur rentre chez lui, les enfants sont déjà au lit ...

Campagne auprès du public et des directions des entreprises

Des usagers des transports publics sont eux-mêmes surpris par ces longues plages horaires et ils le font savoir : « Quoi, tu es encore là ? »



DOSSIER



Le sympathique conducteur moustachu est le symbole de la campagne « 10 heures ça suffit ! »

**Gewerkschaft
des Verkehrs-
personals**

**Syndicat
du personnel
des transports**

**Sindacato
del personale
dei trasporti**

nous disent certains clients qui nous ont vu au volant le matin et qui nous revoient le soir », ont rapporté plusieurs conducteurs lors de l'assemblée d'Olten. Dans le cadre

de cette campagne « 10 heures ça suffit ! », des affiches où figureront les dessins du conducteur moustachu seront posées à proximité des arrêts de bus. Parallèlement à

cette campagne de sensibilisation auprès des usagers, des discussions seront entamées avec les directions des entreprises dans le but d'inscrire un meilleur aménagement du temps de travail dans les conventions collectives de travail. « Il s'agit d'une véritable campagne syndicale », relève Christian Fankhauser. « Nos membres nous ont fait

part d'un problème réel qui pèse lourd dans leur vie quotidienne, nous voulons tenter de le résoudre en cherchant des solutions de manière concertée avec les entreprises. »

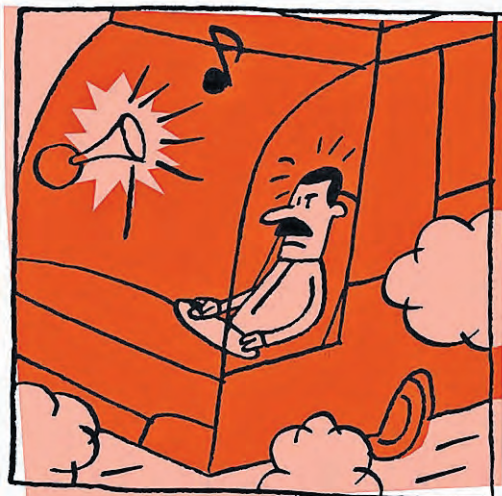
Le secrétaire syndical compte non seulement sur l'endurance des conducteurs pour mener à bien cette campagne de longue haleine,

mais également sur le soutien des usagers. Le sympathique conducteur moustachu accompagnera le SEV et ses membres tout au long de cette campagne syndicale.

Peter Moor

» **Des discussions seront entamées avec les directions des entreprises dans le but d'inscrire un meilleur aménagement du temps de travail dans les conventions collectives de travail.** »

Suite du dossier en page 12



Révision partielle de la Loi sur la durée du travail

« Les entreprises exigent plus de flexibilité »

Martin Allemann est le secrétaire syndical du SEV spécialisé dans les questions de temps de travail. Il représente notre syndicat au sein de la commission fédérale chargée d'étudier la révision partielle de la Loi sur la durée du temps de travail (LDT).

contact.sev: A quel stade se trouve la révision de la LDT ?

Martin Allemann: La commission fédérale a nommé un groupe de travail tri-parti chargé d'étudier la révision. Lorsque la commission aura terminé ses travaux, les projets de modifications passeront dans les mains des instances politiques. Le Parlement ne sera pas saisi de ce dossier avant 2014.

Quelles sont les demandes des représentants des employés ?

Nous voulons des temps de travail qui puissent davantage protéger la santé

et la sécurité des travailleurs.

Et que demandent les représentants du patronat ?

Les entreprises exigent plus de flexibilité dans l'aménagement du temps de travail.

Y a-t-il déjà une tendance qui ressort de vos travaux ?

Nous en sommes encore au stade des discussions. La commission ne retiendra que les changements qui auront été acceptés par les trois parties du groupe de travail. Sinon la loi restera telle quelle.

La révision de la LDT devra par la suite passer dans les mains des instances politiques. Est-ce qu'il faut s'attendre à des entraves politiques ?

La commission LDT proposera au Parlement uniquement les changements qui auront été acceptés par les trois parties. Ensuite, le jeu reste ouvert au sein des instances politiques.

Que penses-tu de la campagne « 10 heures ça suffit ! » ?

Je trouve que c'est juste de

sensibiliser le public et les entreprises sur les conséquences néfastes qu'entraînent les grandes amplitudes de temps de travail. Cette campagne est un outil pour réussir à diminuer sur le long terme les trop longs tours de service.

Quelle influence risque d'avoir cette campagne sur les travaux de la commission ?

En ce qui concerne la révision partielle actuelle de la LDT, cette campagne arrive trop tard. Actuellement, les positions des membres de la commission sur la durée maximale du temps de travail sont très éloignées l'une de l'autre.

Est-ce que ce ne serait pas plus simple de régler cette question au sein des CCT plutôt que de miser un changement de la loi ?

Oui, bien sûr, d'autant plus que la situation est différente d'une entreprise à l'autre. Mais sur le long terme, une modification de la loi sera la meilleure solution.

Interview: Peter Moor/AC

QU'EN PENSENT LES INTÉRESSÉS ?

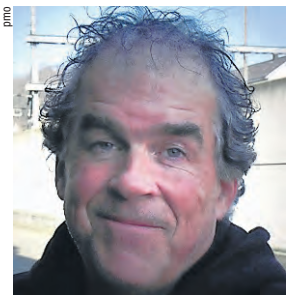
Igor Sassi, Transports publics de Lugano

Je trouve que c'est le bon chemin ; des amplitudes de travail moins grandes, cela signifie plus de temps pour la famille et pour les loisirs. Je suis certain que si nous le voulons vraiment ce changement, nous réussirons à l'obtenir. C'est un rêve qui peut devenir réalité.



Michel Langenegger, Transports publics zougais

Ce n'est pas réaliste de revendiquer une amplitude de temps de travail de 10 heures. Les entreprises ne pourront pas financer cela ! Dans notre compagnie – trafic urbain et régional, lignes de montagnes et bateaux – le temps de travail ne peut pas être réglé de manière uniforme. Cependant je soutiens cette campagne pour contre les velléités de déréguler encore davantage les horaires de travail. Dans ce sens cette campagne est même nécessaire.



Daniel Dumas, Transports publics fribourgeois

Je trouve l'idée de cette campagne intéressante ; c'est correct d'informer la clientèle de nos longs temps de présence. Ce qui pourrait rendre notre proposition réalisable, c'est le fait d'avoir un volume de travail constant tout au long de la journée. Mais ça, c'est avant tout une question de volonté politique : quelles prestations souhaite-t-on ? Si nous devons effectuer des tours de service plus courts et avoir au bout du compte moins de jours de congé ce serait contre-productif. Les jours de congé sont importants pour la vie de famille.



Sous-fédération VPT

<p>Mardi 20 mars 10 h 00</p> <p>Olten</p> <p>Hôtel des Congrès</p>	<p>■ VPT Assemblée nationale annuelle des retraités</p>	<p>A l'ordre du jour : « Rôle des marchés financiers dans le 2^e pilier » avec Reto Feissli, conseiller financier indépendant. Et « Perspectives économiques et démographiques du 2^e pilier » avec Doris Bianchi, secrétaire centrale USS. Prière aux membres intéressés de s'inscrire auprès de leur président de section.</p> <p>VPT</p>
<p>Mercredi 28 et jeudi 29 mars Lugano Hôtel Delfino</p>	<p>■ VPT Comité central</p>	<p>Séance du comité central VPT.</p> <p>VPT</p>

Sous-fédération LPV

<p>Samedi 14 avril 10 h 00 à 14 h 00</p> <p>Olten Buffet de la Gare</p>	<p>■ Journée spécialistes RCP</p>	<p>Cette journée sera consacrée au thème: Est-ce que demain les examens périodiques seront obligatoires pour tous les collaborateurs des transports publics? Invité: Markus Beer, de l'OFT. Si vous souhaitez poser des questions précises à M. Beer, merci de nous les faire parvenir par e-mail d'ici le 24 mars : rtbl1@bluewin.ch</p> <p>Beat Lüscher</p>
--	--	---

Sections

<p>Samedi 17 mars 10 h 15 Lausanne Buffet de la Gare Salle des Vignerons</p>	<p>■ Travaux Arc lémanique</p> <p>Assemblée de printemps</p>	<p>Le comité souhaite vous rencontrer nombreux à cette assemblée.</p> <p>Bruno Kofmehl</p>
<p>Jeudi 22 mars 17 h 00 Bassecourt Restaurant du Jura</p>	<p>■ ZPV Jura</p> <p>Assemblée de printemps</p>	<p>L'ordre du jour est affiché au local. L'assemblée sera suivie d'un repas en commun y compris pour ceux qui le désirent avec leur partenaire. Veuillez svp vous annoncer pour le repas au 512 816 847 ou 079 307 21 47. Le comité compte sur une nombreuse participation.</p> <p>Pascal Prince</p>
<p>Samedi 24 mars 9 h 30 Berne Hôtel Bern</p>	<p>■ ts Mittelland</p> <p>Assemblée générale</p>	<p>Cette assemblée générale pourra compter sur la présence de : Cédric Wermuth, conseiller national; Giorgio Tuti, président SEV; Corrado Pardini, conseiller national et co-président de l'Union syndicale du canton de Berne; Jürg Humi, secrétaire syndical SEV.</p> <p>Beat Jurt</p>
<p>Mardi 27 mars 16 h 15 Lausanne</p>	<p>■ VPT Lac Léman</p> <p>Assemblée générale de printemps</p>	<p>Chères et chers membres, la section VPT-Lac Léman vous convie à notre AG printanière, fixée au mardi 27 mars prochain, à 16h15, à bord de « LA SUISSE », au chantier. En se réjouissant de vous y rencontrer nombreux, le comité vous adresse ses meilleures salutations.</p> <p>Le secrétaire: Baptiste Morier</p>

Sections

<p>Vendredi 30 mars 18 h 00 Yverdon-les-Bains Restaurant La Grange</p>	<p>■ ts Région Romandie Nord Ouest</p> <p>Assemblée générale</p>	<p>Tous les collègues libres ou en congés ainsi que les retraités sont les bienvenus. Werner Schwarzer, président central de la sous-fédération ts sera présent. Merci de faire part de vos propositions d'ici le 20 mars auprès du président Willi Wenger, Westerholz 2, 2504 Biel-Bienne.</p> <p>Votre comité</p>
<p>Samedi 31 mars 10 h 15 La Chaux-de-Fonds Restaurant Grand-Pont</p>	<p>■ Travaux Arc jurassien</p> <p>Assemblée de printemps</p>	<p>Nous aurons le plaisir de vous accueillir au Café-restaurant du Grand-Pont, avenue Léopold-Robert 118, à La Chaux-de-Fonds. Patrick Rouvinez de SEV Assurances sera parmi nous.</p> <p>Le comité</p>
<p>Samedi 31 mars dès 11 h 30</p> <p>Grand-Lancy Salle communale</p>	<p>■ ZPV Léman</p> <p>Dîner du Bout du lac</p>	<p>Le dîner du Bout du Lac aura lieu à la Salle communale du Grand-Lancy le samedi 31 mars. Accès avec le tram 15 (depuis Cornavin, direction Palettes, arrêt Lancy-Mairie). Apéro à partir de 11 h 30, puis dîner préparé par nos collègues. Inscriptions jusqu'au 15 mars, auprès de Daniel Gerber, par téléphone au 079 634 81 18 ou par e-mail: dan.ger67@yahoo.fr</p> <p>Au plaisir de vous voir bientôt.</p> <p>Votre comité</p>

Pensionnés

<p>Jeudi 22 mars 14 h 00 Bienne Restaurant Romand</p>	<p>■ PV Biel-Bienne</p> <p>Assemblée des membres</p>	<p>Ordre du jour selon les statuts. Le président central Ricardo Loretan nous renseignera directement sur les importantes intentions du SEV (augmentation de la cotisation de base) et de la PV. Les nouveaux pensionnés sont cordialement aussi les bienvenus</p> <p>Jean-Claude Amiet</p>
<p>Mardi 27 mars</p> <p>Dès 11 h 15</p> <p>Geneveys-sur-Coffrane</p> <p>Hôtel des Communes</p>	<p>■ PV Neuchâtel</p> <p>Assemblée des membres</p>	<p>Votre comité vous invite à participer à notre assemblée générale le mardi 27 mars 2012, à l'Hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane. Programme: dès 11 h 15, apéritif facultatif, 12 h 00, dîner, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: salade, plat du jour, dessert. Prix: 20 francs, sans les boissons. Café offert par la section. 14 h 30 assemblée, salle du 1^{er} étage. Ordre du jour statutaire. Le comité compte sur votre présence. Les membres-amis et les épouses sont les bienvenus.</p> <p>Le comité</p>

DÈCÈS

<p>Baeriswil Marguerite, Fribourg; décédée le 25 février dans sa 98^e année. PV Fribourg.</p>	<p>Haldimann Robert, agent du mouvement, Rolle; décédé le 10 février dans sa 89^e année. PV Vaud.</p>
<p>Barbezat Raoul, réviseur retraité, Lausanne; décédé le 28 février dans sa 88^e année. PV Vaud.</p>	<p>Hornung Henriette, veuve de Gilbert, Ecublens; décédée le 28 février dans sa 93^e année. PV Vaud.</p>
<p>Broillet Claude, spécialiste SIS retraité, Delémont; décédé le 23 février dans sa 88^e année. PV Jura.</p>	<p>Lambert Gérard, ancien aiguilleur de pavillon, Genève; décédé le 5 mars dans sa 81^e année. PV Genève.</p>
<p>Corbet Cécile, veuve de Georges, Bevaix; décédée le 28 février dans sa 86^e année. PV Neuchâtel.</p>	<p>Richard Käthy, veuve de Hans, Möhlin; décédée le 21 février dans sa 94^e année. PV Biel-Bienne.</p>
<p>Dumuid Roger, ancien chef de halle, Genève; décédé le 26 février dans sa 84^e année. PV Genève.</p>	<p>Vaucher Marc, ancien secrétaire d'exploitation, Lausanne; décédé le 7 décembre dans sa 80^e année. PV Vaud.</p>

Pensionnés

Mardi 27 mars
14 h 15

■ PV Fribourg
Assemblée de printemps

Fribourg
Hôtel NH
Grand-Places 14

L'orateur du jour sera Monsieur Patrice Dupont de la Banque Cantonale de Fribourg (BCF) qui nous parlera de la transmission du patrimoine

Les épouses et compagnes des membres sont bien entendu cordialement invitées à cette assemblée à laquelle nous vous attendons nombreuses et nombreux.

Jacques Zulauff, secrétaire

Loisirs

Samedi 17 mars
12 h 00

■ Chorale des Cheminots de Fribourg
Repas-Concert

Farvagny
Auberge du Lion d'Or

La chorale des cheminots de Fribourg organise son traditionnel repas-concert, le samedi 17 mars, à 12 h 00, à l'Auberge du Lion d'Or à Farvagny. Sous la direction de M. Guy Lattion, nous interpréterons des chants populaires de nos plus brillants compositeurs.

Vous êtes cordialement invités à ce concert et au repas qui suivra, composé d'un menu de choix. Le prix du repas est de 35 francs. **Nous vous prions de bien vouloir vous inscrire jusqu'au 10 mars prochain**, auprès de notre caissier Jean Gobet, tél. 026 470 15 52 ou 079 294 43 57, ou notre président Camille Meyer, tél. 026 475 15 78.

Vous qui aimez la musique et le chant, venez soutenir ces chanteurs qui apportent un peu de chaleur aux personnes dans des homes et hôpitaux. Merci !

Le secrétaire : M. Kolly

Vendredi 23 mars
20 h 00

■ Chalet de l'Entraide de la Gruyère
Montbarry-Le Pâquier

Ordre du jour statutaire. A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Les délégués empêchés voudront bien se faire remplacer. Tous les collègues intéressés au Chalet sont cordialement invités à participer à cette assemblée.

*Pour le comité:
Raymond Remy*

Samedi 31 mars

■ USSC badminton

St-Gall
Halle des sports de Schönenweger

Tournoi pour tous: simple, enfants, dames, messieurs, partiellement mixte.

Délai d'inscription : mercredi 21 mars auprès de Peter Lienhard, 071 951 77 87.

USSC

Vendredi 13 avril
Münchenbuchsee
Golfpark Moossee

■ USSC Golf

Ouverture du tournoi et assemblée générale des membres au Golfpark Moossee de Münchenbuchsee.

USSC

■ RPV

Quelques infos de la Division P

La commission centrale s'est réunie le 20 février à Buchs, pour une séance ordinaire. Trois candidats se sont annoncés pour un mandat dans la commission de gestion.

Le choix des candidats qui seront présentés à l'élection lors de l'assemblée des délégués se fera à la séance du comité central des 22 et 23 mars.

Le caissier central rend tous les membres attentifs au fait que les changements d'adresse doivent lui être adressés. Lorsqu'il s'agit d'un membre d'un comité, l'annonce doit éga-

lement être faite par e-mail au responsable du site internet Richard Schlegel richard@greenmail.ch.

Informations de la Division P

Dans le domaine de la préparation des trains, une évaluation du personnel provisoire a été réalisée lors de la discussion intermédiaire 2011. Celle-ci sera dévouillée en collaboration avec la CoPe et les partenaires sociaux. La décision définitive suivra, à savoir si une évaluation doit à nouveau être introduite, évaluation qui aura des effets sur le salaire. Le projet « GO », avec formations, entres autres pour l'intégration et l'encouragement des collègues

étrangers, a été accepté. Dans la Division Cargo, les nominations des responsables des domaines de production ont été dévoilées. Les économies réalisées sont douteuses, puisque pour les personnes non nommées, des nouveaux postes ont été créés. Nous n'avons rien contre ces collègues, mais si cela entraîne, pour les collaborateurs RCP, la perte de leur emploi, nous trouvons cela bien injuste. A moins que pour eux également de nouveaux postes soient créés. Sinon nous en sommes au même point que pour NWLV ou Focus et nous savons tous ce que ces projets ont amené.

Commission centrale RPV

■ LPV

Sections: postes à repourvoir

La dernière séance du comité central LPV a eu lieu le 14 février. Rinaldo Zobebe l'a présidée. L'ordre du jour était bien chargé, comme toujours.

L'OFT est en train d'établir des lignes de conduite. Il y a la crainte qu'avec un tel instrument, à l'avenir, il y ait le risque d'une interdiction d'exercer le métier dans le cas d'une irrégularité. Ceci rendrait le métier de mécanicien de locomotive moins attractif. La LPV, avec le soutien du SEV, a demandé un droit de regard sur ces lignes de conduite avant leur publication, afin de pouvoir y apporter les corrections nécessaires si besoin. La LPV espère arriver à faire que, par exemple, une faute d'interprétation d'un signal sur le trajet ou dans le triage, n'ait pas de conséquences lourdes sur l'avenir profes-

sionnel de la personne concernée (voir LPV Info 03/2012).

Vacance: un autre problème concerne l'occupation des postes dans les comités de section. Cela devient surtout de plus en plus difficile de trouver des présidents.

En particulier dans la section de Delémont, il faut absolument résoudre le problème. C'est la tâche des membres concernés de réfléchir sur leur futur. Les sections de Bâle et de Sargans ne trouvent pas non plus de nouveaux présidents. Les membres sont donc appelés à participer activement à la recherche d'un successeur. Enfin, il faut également repourvoir les sièges des représentants Cargo et BLS au



Ricardo Zobebe.

Comité central, qui seront mis en élection lors de l'assemblée des délégués en mai. Les collègues intéressés sont priés de s'adresser aux personnes actuellement en place à ces postes.

Notre webmaster, P. Cavelti, demande aux sections de visiter le site internet, afin d'avoir les dernières informations, puisque le site est maintenant en grande partie terminé.

*Daniel Buner,
secrétaire central*

COURRIER
DES LECTEURSQUALITÉ DES
TRADUCTIONS AU
SERVICE VENTE CFF

■ Tous membres du SEV depuis de longues années, nous lisons attentivement notre journal. Dans l'édition du 19 janvier 2012, l'article « Le blues des vendeurs », plus précisément la rubrique « Le personnel de vente a la parole » fait état de la mauvaise traduction des questions du programme de formation en ligne des CFF. Nous comprenons fort bien ce que vivent nos collègues vendeurs et vendeuses au quotidien. Cheminots de longue date devenus traducteurs par passion du rail et de la langue, nous sommes quotidiennement au service des collègues des minorités linguistiques au sein des CFF. Nous avons été blessés, vraisemblablement involontairement par un/une collègue qui, comme beaucoup, ignore ce qu'est la traduction. De nos jours, n'importe qui peut taper un mot ou une phrase sur internet pour obtenir ce qui lui convient. C'est une approche ludique qu'il faut utiliser avec méfiance. Dans la réalité, un traducteur a pour mission de traduire non seulement les mots ou les bouts de phrase provenant de la langue d'origine (aux CFF, c'est très souvent l'allemand, rédigé par des collègues résidant en Suisse), mais de leur donner un sens et de livrer une phrase que les francophones ou italophones comprennent. Pour garantir un résultat valable, l'auteur du texte d'origine doit donc veiller à la qualité de celui-ci. Un ébéniste ne pourra jamais faire un meuble en bois massif en utilisant du bois aggloméré seulement. Comme le meilleur moyen de s'améliorer est d'accepter des feedback bien motivés, nous irons au-delà de la déception initiale et penserons encore plus fort au personnel de vente au quotidien, l'invitant à continuer de formuler des critiques permettant aux autres de s'améliorer aussi. Nous lançons aussi un appel à nos amis Suisses alémaniques rédacteurs ou cadres spécialisés: n'oubliez que ce que vous communiquez intéresse aussi les minorités linguistiques de notre entreprise. Avec nos cordiales salutations.

Giordano Dalcol,

Ronald Fassora, Franco Panzeri,
Yvan Péter-Contesse

■ ZPV

Lancement d'une pétition

Andreas Menet a présidé la première séance du comité central le 17 février dernier.

Une discussion a eu lieu sur la consultation quant à une cotisation de membre proportionnelle au salaire. On attend maintenant les prises de position des sections. Les personnes présentes ont été informées sur la différence entre le contrôle des billets dans le trafic longue distance et dans le trafic régional. Puisque les problèmes et discussions durant les contrôles sont toujours plus nombreux, les membres du comité central ont décidé de lancer une pétition pour un changement dans l'indication du nom sur les plaquettes. Dans le trafic régional, on a pu gagner quelques membres et certains se sont montrés intéressés à participer activement à la vie des sections. La ZPV Jeunesse, représentée par Sabrina Tessmer, a informé des dernières nouveautés. A Zurich et à Berne ont eu lieu des actions de remerciements avec café et gâteaux. Différents ateliers

ont été proposés. Les jeunes membres (jusqu'à 30 ans) intéressés peuvent s'adresser à Sabrina.

La prochaine séance du comité central aura lieu le 26 septembre. ZPV

ÉLECTIONS
ET
PROPOSITIONS

L'assemblée des délégués a élu Tanja Bättig au poste de responsable du groupe des femmes ZPV. Sébastien Simonin a été élu membre de la commission de gestion en remplacement de Martin Oberson. En tout, 14 propositions ont été soumises au vote de l'assemblée des délégués, les recommandations du bureau de la sous-fédération ont été chaque fois suivies.

Les délégués ont accepté le texte « LDT, CCT et BAR doivent être rigoureusement respectés » présenté par la section ZPV Sântis-Lac de Constance.

CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Depuis l'entrée en vigueur du nouveau Code de procédure pénale en janvier 2011, le délai d'opposition à une ordonnance pénale n'est que de 10 jours. Ce délai est très court et le service de protection juridique SEV vous recommande de procéder de la manière suivante :

1. À la réception d'une telle ordonnance, en cas de désaccord, il faut rédiger soi-même une simple lettre d'opposition, sur le modèle suivant : " Je m'oppose à l'Ordonnance pénale du... La motivation détaillée suivra. Signature ". Il n'est pas nécessaire de donner les détails. L'adresse de l'opposition figure sur l'ordonnance pénale.
2. Il faut ensuite immédiatement faire parvenir au Secrétariat SEV une demande d'assistance juridique en y joignant les photocopies des courriers reçus et envoyés.
3. Le service juridique SEV octroiera un avocat pour la suite de la procédure.

Il est ainsi garanti que le délai de 10 jours ne sera pas dépassé. De toute façon, lors d'un accident de la route ou autre événement impliquant les autorités de police ou judiciaires, il faut demander l'assistance juridique SEV dans les plus brefs délais. C'est le meilleur moyen d'éviter de tels problèmes de respect des délais.

Le Team de protection juridique SEV

INFO SEV ASSURANCES

Les héritiers et leurs droits en bref

La désignation des héritiers en droit suisse dépend soit de la déclaration de volonté du défunt, soit de la loi lorsqu'il n'a pas pris de dispositions pour cause de mort, en d'autres termes lorsqu'il n'a pas établi de testament. Chacun peut donc désigner dans son testament ses héritiers. Le droit suisse connaît néanmoins des limites à la désignation de ceux-ci. En effet, les descendants, le conjoint ou le partenaire enregistré et les père et mère (à défaut de descendant) ont droit, de par la loi, à une part de la succession. Ils sont appelés héritiers réservataires et cette part de la succession se nomme la réserve légale. Le de cuius peut donc disposer par testament des avoirs qui dépassent la réserve légale des héritiers réservataires, part désignée comme la quotité disponible. Un héritier réservataire qui ne recevrait pas sa réserve légale pourrait tenter une action en justice afin de l'obtenir.

Lorsque le défunt n'a pas pris de dispositions pour cause de mort, le code civil désigne la suite des héritiers. Elles donnent l'ordre dans lequel les héritiers légaux sont appelés à hériter. En d'autres termes, les héritiers de la deuxième parentèle, soit des père et mère et leurs descendants (s'ils sont prédécédés), n'héritent que lorsqu'il n'y a pas d'héritier dans la première parentèle, soit celle des descendants. Il en va de même entre la deuxième et la troisième parentèle, les grands-parents ou leurs descendants ne pouvant hériter aussi longtemps qu'il

existe des héritiers de la seconde parentèle. Si les trois parentèles sont vides, qu'il n'y a pas de conjoint ou de partenaire enregistré et sans dispositions testamentaires, la loi désigne l'Etat comme unique héritier, plus précisément le canton du dernier domicile du défunt ou la commune désignée par la législation de ce canton.

Le conjoint ou le partenaire enregistré prend une place particulière dans le système de succession, puisqu'il n'appartient pas à une parentèle. Le

législateur suisse a tenu compte du lien de sang et du lien familial pour établir le cercle des héritiers. Il en résulte que les parentèles ne sont formées que par des ascendants ou descendants du testateur. Ainsi, le conjoint ou le partenaire enregistré sera héritier en concours soit avec les descendants du défunt, soit avec ses père et mère. Il ne sera en revanche pas en concours avec les autres héritiers, car ces derniers ne sont pas des héritiers réservataires.

S'agissant des enfants du défunt, la loi ne fait pas de distinction entre les enfants biologiques et les enfants adoptés; tous ont droit à une part identique. Finalement, il faut noter que le partenariat enregistré est un état civil en Suisse («lié par un partenariat enregistré» selon la loi du 18 juin 2004, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007) qui équivaut au conjoint dans le mariage. Dès lors, le partenaire enregistré a les mêmes droits qu'un conjoint et il se trouve héritier en concours avec les parentèles.

Vincent Di Blasi
conseiller financier IAF



Vincent Di Blasi.

Journée de la branche
VPT Tourisme

Mardi 3 avril au secrétariat central SEV à Berne

« Une CCT pour les remontées mécaniques »

Nous aurons l'occasion en outre de visiter l'entreprise qui exploite le funiculaire Marzili-Ville de Berne. **Les personnes intéressées sont priées de s'inscrire de suite auprès de christina.jaeggi@sev-online ou au 031 357 57 32.**

Journée de branche VPT Bus-Gatu à Olten

Quotidien des chauffeurs: (trop) sédentaire

La santé au travail reste la préoccupation prédominante de la branche Bus-Gatu, comme l'a montré clairement la journée de branche à Olten.

La santé, thème principal de la journée: le médecin Urs von Rotz, responsable de la sécurité au travail et de la protection de la santé à la Ville de Lausanne, a expliqué

l'importance du mouvement dans la vie quotidienne. Il a demandé aux conducteurs de bus de profiter même des petites pauses pour se lever et faire quelques pas. Le corps humain n'est définitivement pas fait pour rester assis à longueur de journée. Quelques exercices de gymnastique le matin sont également très utiles, a-t-il souligné. Il a illustré cela avec une mesure prise à Lausanne: le personnel de la voirie se re-



Peter Bernet a présenté les objectifs 2012 devant une salle pleine.

trouve le matin tôt pour un quart d'heure (payé) de gymnastique!

La branche la plus active

Kurt Nussbaumer, président VPT, a vanté la branche dans son discours de bienvenue: « Vous êtes la branche la mieux organisée et la plus active de la VPT – restez ainsi! » Peter Bernet a pu dresser un bilan 2011 positif, au niveau du comité. Avec le sondage effectué auprès des collègues et la brochure sur la santé au travail, une bonne base a été établie

pour le travail syndical. Les brochures sont en effet un élément essentiel dans les négociations avec les employeurs. La branche souhaite également arriver à faire que chaque entreprise colle les fameux autocollants dans les bus, autocollants qui informent sur la poursuite d'office en cas d'agression contre le personnel.

La vice-présidente en charge des ETC, Barbara Spalinger, a informé que le SEV continuera cette année la campagne sous le slogan « Pour des places de travail plus sûres ». Les agressions ne sont pas un problème que dans les bus, mais aussi dans les trains et concernent de nombreuses catégories de personnel des transports publics. Le SEV va voir avec les entreprises ce qu'elles ont entrepris afin de protéger leur personnel et diffuser les bons

exemples, qui pourraient bien être suivis ailleurs.

Que signifie donc « conditions usuelles de la branche » ?

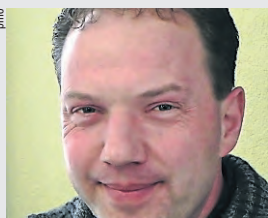
Barbara Spalinger a ensuite expliqué la formulation « conditions d'engagement usuelles de la branche ». C'est en effet le terme utilisé dans la loi: « Seul celui qui garantit les conditions d'engagement usuelles de la branche peut avoir une concession. » Depuis longtemps, le SEV demande qui définit ces conditions d'engagement et comment. L'Office fédéral des transports a maintenant saisi le problème et va mandater une étude pour éclaircir ce point. C'est la branche bus qui sera étudiée en premier. « Nous étions un peu surpris car, en tant que syndicat des transports, nous pouvons démontrer exactement, grâce à nos nombreuses conventions, collectives, d'entreprise et cadre, ce qui est usuel dans la branche bus ! », a souligné Barbara Spalinger. Elle a quand même montré de la compréhension pour l'OFT, car la branche bus est la seule où il y a des mises au concours lors desquelles ce critère doit être appliqué. Le SEV attend les résultats avec un certain scepticisme, puisqu'il n'a même pas été interpellé à ce propos jusqu'à présent.

Peter Moor/Hes

Campagne « 10 heures ça suffit ! »: pages 10 à 12

Ueli Müller, nouvellement élu au comité bus-gatu

Le chauffeur de bus de Thoune, Ueli Müller, âgé de 44 ans, remplace Ernst Rufener (qui quitte la Suisse) au comité de la branche bus.



SEV Versicherungen Filiale de Lausanne
Assurances Rue St-Martin 36
Assicurazioni 1005 LAUSANNE
☎ 021 321 42 42

Déclarations d'impôt

Vous pouvez nous appeler afin de prendre un rendez-vous pour remplir votre déclaration d'impôt.

Cantons du Jura, Berne, Jura Bernois et Neuchâtel

☎ 079 603 72 25 sur rendez-vous uniquement

Canton du Valais

☎ 079 680 76 68 sur rendez-vous uniquement

Canton de Genève

Les 22 et 28 mars 2012

Les 5 et 12 avril 2012

☎ 079 680 76 68 sur rendez-vous uniquement

Canton de Vaud (Filiale de Lausanne, Rue St-Martin 36)

Déclarations VD ainsi que tous les cantons CH

Dès le 5 mars 2012

☎ 021 321 42 42 sur rendez-vous uniquement

RHB : LA CONVENTION D'ENTREPRISE EST SIGNÉE



De gauche à droite: Hans Amacker, directeur RhB, Stefan Engler, président du CA RhB, Peter Peyer, secrétaire régional SEV, et Christoph Furrer, secrétaire régional transfair, lors de la signature de la convention d'entreprise le 27 février à Coire. Cette convention

concerne environ 1400 collaborateurs et entre en vigueur au 1^{er} avril 2012. Elle pourra être résiliée au plus tôt au 31 mars 2015. Les salaires minimaux ont pu être augmentés de 7 à 12% et les salaires maximaux réduits de 2 à 5%. La masse salariale augmente de 1%. Fi/Hes

Angle droit

Les assemblées de section: privées ou publiques?

Un texte de la protection juridique.

Les assemblées de section ne sont ni publiques ni privées. Tout ce qui y est dit n'est pas fait pour être divulgué à l'extérieur.

Michel sort du travail et se rend dans la salle où a lieu l'assemblée générale de sa section. Il vient d'avoir une discussion désagréable avec son supérieur et est fâché. C'est pourquoi, lors du repas commun, il ne parle que de cet « imbécile » de responsable de team qui veut mettre en place cette « stupide » réorganisation bien qu'il soit totalement incapable. Une semaine plus tard, Michel a oublié son énervement mais est convoqué par son chef, aux oreilles duquel sont parvenues

quelques rumeurs, comme quoi il se serait plaint ouvertement. La conséquence: une discussion encore plus désagréable que la première. Michel est cette fois-ci doublement fâché: un membre de sa section l'a dénoncé! Il appelle alors le président et demande une explication et les noms des personnes présentes. Bien sûr, sa recherche reste vaine. Une assemblée de section n'est pas un événement public, c'est certain. Un nombre indéterminé de personnes non liées qui entendent quelque chose, c'est ça qui est public au niveau du droit. Ce n'est pas le cas lors d'une assemblée de section, même si tous ne se connaissent pas. Car il faut être membre pour y participer. Cela

reste le cas, même s'il y a des orateurs par exemple, car ceux-ci ont dû être invités pour participer. Mais les assemblées de section ne sont pas privées. Et les déclarations des participants, sur leur employeur ou leurs supérieurs, non plus. Cela peut arriver aussi à une table de bistrot ou à la fanfare, mais le fait qu'on en parle dans une assemblée où l'on se préoccupe justement des conditions de travail rend évident le fait que ça puisse arriver aux oreilles d'un chef. Il ne faut pas oublier cet aspect-là, surtout lors de sujets sensibles. Les présidents de section et membres des comités rappellent d'ailleurs souvent, lors de discussions un peu houleuses, que ce qui est dit ne doit pas sortir de la salle. Si un orateur externe ou de l'entreprise est invité, les participants restent souvent discrets durant sa présence. Et il y a aussi des membres de section qui ont des responsabilités d'encadrement au

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. **ISSN** 1662-8462 **Tirage:** 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011. **Editeur:** SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter. **Adresse de la rédaction:** **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: contact@sev-online.ch.

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: info@sev-online.ch. Abonnement annuel pour non-membres: Fr. 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. **Pré-presse:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch.

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 29 mars 2012. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 22 mars à 10 h et pour les annonces, au 19 mars à 10 h.

sein de l'entreprise. La plupart savent bien que ce qui est dit en assemblée n'est pas du ressort de l'entreprise. Mais si cela n'est pas très clair, il vaut la peine de le rappeler. Les compte-rendus d'assemblées ainsi que les publications sur internet sont

bien évidemment du domaine public, puisqu'ils ne sont pas uniquement distribués aux membres de la section. Tous ceux qui écrivent des compte-rendus ou s'occupent des sites internet de section doivent y être attentifs.

L'équipe de la protection juridique

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

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

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

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

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

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

Au SEV, tu peux t'engager.

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

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

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

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

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

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de Fr. 78.–

Tous les nouveaux membres adhérant en 2012 reçoivent 12 mois gratuits de protection juridique!



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

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Courriel:

Date:

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.

4. Les prix attribués sont les suivants:

Quatre membres recrutés = une radio DAB « Pure one classic » ou des écouteurs « Urbaneers Plattan »

Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif « SEV by Anyway Solutions »

Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.

5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne du 1^{er} janvier 2012 au 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.

6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.

**Recruté par:**

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

Signature:

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

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

Sur les hauteurs de Neuchâtel

Panorama sur les lacs jurassiens et les Alpes

Yvan Renevey, caissier (et président ad intérim) de la section PV de Neuchâtel est également président de l'Association Culture Excursions Nature (ACEN) créée par les syndicats en 1916 sous le nom de Centre d'Education Ouvrière (CEO). Cette association compte 218 membres et organise 17 excursions pédestres par an. Il vous suggère une balade partant d'un point de vue magnifique (Chaumont) pour se terminer dans un pittoresque bourg moyen-âgeux (Valangin).

De la gare de Neuchâtel, le bus 7 (direction Hauterive) vous conduit en 7 minutes à La Coudre d'où part le funiculaire pour Chaumont. De 9 h à 16 h, les départs ont



Yvan Renevey organise régulièrement des balades un peu partout en Suisse.

lieu à la minute 00. En 13 minutes, vous vous élevez sans effort de 570 mètres (AG/CJ valables). A la station supérieure, à une altitude de 1087 mètres, une tour panoramique datant de 1912 vous permet d'admirer une vue grandiose sur les trois lacs jurassiens et, par temps clair, sur la chaîne des Alpes, du canton d'Uri au Mont-Blanc.

De la crête de Chaumont au fond du Val-de-Ruz

La promenade commence par une petite montée jus-

qu'à l'altitude de 1150 m. avant de redescendre au Pré-Louiset (1058 m) d'où la vue s'étend à l'ouest sur le Val-de-Ruz, le Creux-du-Van et le Mont-Racine. Un bon sentier dans la forêt nous fait ensuite perdre rapidement de l'altitude pour atteindre le village de Fenin (altitude 756 m, sur la ligne S des TN). Mais il vaut la peine de continuer jusqu'au village suivant que l'écriteau pédestre signale à 20 minutes : Valangin. A la sortie du village de Fenin, il faut suivre la route principale sur 300 mètres, puis un sentier bifurque à droite. A l'entrée de Valangin, nous traversons le Seyon, avant d'atteindre le centre du bourg (651 m.).

Un bourg historique

Un château, visitable de mars à octobre du mercredi au dimanche, se dresse sur la colline. La rue conduisant du pied du château à la Collégiale est bordée de bâtisses historiques. Si le village ne



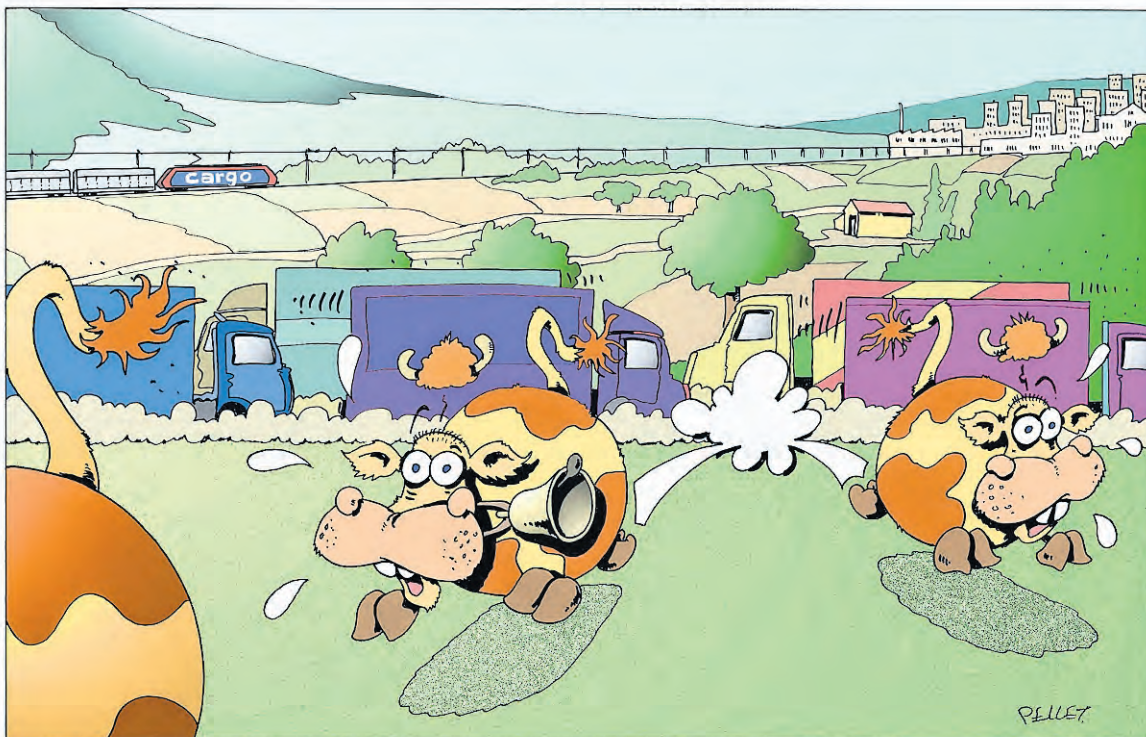
compte aujourd'hui que 410 habitants, au Moyen Âge, le comté de Valangin s'étendait jusque dans le haut du canton actuel. Pour les gourmands, la spécialité de l'endroit se déguste à la confiserie Weber : les gâteaux au beurre. De Valangin, le bus TRN circule toutes les 30 minutes jusqu'au centre de Neuchâtel (Place Pury). De là, pour la gare : bus 7 ou 9.

Une promenade de 7 km d'une durée de deux heures

sur un itinéraire bien balisé, sans difficultés avec de bonnes chaussures et éventuellement des bâtons. La descente peut être glissante après la pluie. Dénivellation totale : montée 80 mètres, descente 520 mètres. Restaurants au départ et à l'arrivée, aucun en cours de route. *Hes*

Davantage d'infos sur www.chaumont.ch et www.valangin.ch

PELLET PIOCHE: TROP DE CAMIONS NUIT À LA PRODUCTION LAITIÈRE



IL Y A 50 ANS

Quand l'énergie nucléaire sera-t-elle compétitive?

Des perspectives sérieusement étudiées dans divers pays et qui découlent d'une expérience industrielle réelle en la matière, en France, en Grande-Bretagne et aux USA, portent à croire qu'avant 1970, de grandes centrales nucléaires seront à même de concurrencer des centrales thermiques conventionnelles de mêmes caractéristiques, implantation et conditions d'exploitation. Dans le secteur thermo-électrique, l'énergie nucléaire jouera progressivement, en relation avec la forte augmentation de la demande, un rôle de plus en plus important.

Château-d'Oex – Musée du Vieux Pays-d'Enhaut

Exposition consacrée au M.O.B.

Intitulée « 1900–1945 Montreux–Oberland bernois – Regards sur un demi-siècle de légende » cette exposition temporaire sur les premières décennies du M.O.B. est visible jusqu'au 15 avril 2012 au Musée du Vieux Pays-d'Enhaut à Château-d'Oex.

Sur une photo datant de mai 1916, l'on voit devant la gare M.O.B. de Château-d'Oex une foule de Damounais (c'est ainsi que l'on nomme les habitants du chef-lieu du Pays-d'Enhaut) regarder l'arrivée de plusieurs dizaines de soldats britanniques. Ces soldats avaient été « confiés » à la Suisse par l'Allemagne « qui n'avait pas les moyens de les nourrir ». Sur une autre paroi du Musée du Vieux Pays-d'Enhaut, des coupures de journaux font état des

« nuisances » causées par les ouvriers qui construisaient la ligne M.O.B. Ainsi, le « Journal de Château-d'Oex » du 4 avril 1903 relate que « des escouades d'ouvriers italiens arrivent chaque jour et ont grand peine à trouver un gîte. Rien n'était préparé pour les recevoir à l'exception de quelques logements aménagés par les cantiniers italiens. Mais leur nombre est insuffisant. » Au début du siècle passé, au plus



Les affiches et documents de l'exposition consacrée au M.O.B. se mélangent aux meubles et objets de l'histoire du Pays-d'Enhaut.



fort de la construction de la ligne, on dénombrait la présence de quelque 2000 ouvriers italiens. Une autre coupure de presse locale raconte que : « Leur tempérament méridional en fait une population portée sur la fête et l'éloignement de leur famille les pousse à se consoler en caressant la dive bouteille ; les débordements sont fréquents. »

Splendides affiches d'époque

Photos, extraits d'articles de presse, notices explicatives, évoquent ainsi de manière anecdotique le premier demi-siècle d'existence du M.O.B. Une épopée de pionniers visible jusqu'au 15 avril au Musée du Vieux Pays-d'Enhaut à Château-d'Oex. Ces documents sont accrochés dans les salles de ce musée historique, parmi les meubles et les objets qui appartiennent à l'histoire du Pays-d'Enhaut. Les splendides affiches publicitaires du M.O.B. sont les documents les plus en vue de cette exposition temporaire. Le succès du M.O.B. est allé en grandis-

sant au fil des années, ainsi l'on apprend qu'en 1920 il avait transporté 501 138 voyageurs et en 1945 le nombre de voyageurs s'est élevé à 1 404 205 !

Projet pionnier « coulé »

Le projet de relier le M.O.B. (aujourd'hui renommé GoldenPass) de Zweisimmen à Interlaken devrait voir le jour d'ici quelques années grâce à des bogies révolutionnaires qui pourront s'adapter aussi bien à la voie métrique du GoldenPass qu'à celle à voie normale du BLS. Cette liaison directe a pourtant failli déjà voir le jour déjà dans les

années 1920. Mais le projet pionnier de construction d'une troisième voie entre Zweisimmen et Interlaken a été « coulé » par les compagnies ferroviaires rivales BLS et SEZ (Spiez-Erlenbach-Zweisimmen) ...

Alberto Cherubini

1900–1945 Montreux–Oberland bernois – Regards sur un demi-siècle de légende au Musée du Vieux Pays-d'Enhaut à Château-d'Oex.

Exposition temporaire visible jusqu'au 15 avril 2012 du mardi au dimanche de 14 h 00 à 17 h 00.

www.musee-chateau-doex.ch



Le Musée du Vieux Pays-d'Enhaut à Château-d'Oex.

Stewardesse, meilleure recruteuse 2011 et nouvelle présidente de la VPT Services ferroviaires

Une syndicaliste pro du service

Eleonora Wüthrich-Grab a recruté 54 membres SEV l'année dernière, un record absolu. Elle a été élue présidente de la section VPT Services ferroviaires le 7 mars dernier par l'Assemblée générale. *contact.sev* l'a accompagnée sur son lieu de travail le temps de faire connaissance.

Gare de Berne, 17 h: la foule de pendulaires afflue vers les trains, l'IC en direction de Brigue est plein à craquer. Quasi toutes les places du wagon-restaurant à l'étage du bas sont prises. Il y a ici une atmosphère détendue: les voyageurs assis à table ou au buffet sont contents et calmes. Il faut dire qu'ils ont la chance de pouvoir compter sur l'excellent service d'Eleonora Wüthrich, qui prend les commandes une à une, sans énervement. Elle sert café, thé, eau minérale et bière, et, avec une élégance particulière, également du vin. Un peu plus tard suivent des assiettes de viande séchée, des soupes bien chaudes et des quiches appétissantes. A son assurance dans le service, dans l'encadrement et dans la communication, on remarque de suite qu'on a affaire à une personne d'expérience. Elle est concentrée, déterminée, attentive et sympathique. Elle sait garder une distance polie et ne parle pas plus fort que nécessaire, mais clairement et distinctement. On se sent aux petits soins. Eleono-



Travail d'équipe: Eleonora Wüthrich s'occupe du bistrot et de la cuisine en-bas, Kaya Hiday fait le service en-haut.

ra Wüthrich a commencé sa journée dans l'Intercity qui part à 14 h 41 de Romanshorn, son lieu de service. Elle y sera à nouveau à 22 h 18. Elle a une petite pause à Brigue (arrivée à 18 h 11 et départ à 18 h 49), payée à 30% dans le cas présent. L'observer dans son travail est un vrai plaisir: la rapidité avec laquelle elle enregistre chaque commande dans la caisse (« Nous devons le faire de suite sinon il y a un avertissement et dans le cas de récurrences, on peut avoir des soucis. »), la dextérité avec laquelle elle débarrasse la vaisselle et la met dans le lave-vaisselle, essuie les verres, prépare les assiettes, etc., c'est impressionnant. Elle s'occupe non seulement des clients du bistrot en-bas mais aide aussi les collègues du restaurant en-haut, en leur

livrant, via le passe-plat, les couverts et la vaisselle propre ainsi que les plats commandés. Lorsque nous nous approchons du Lötschberg, les commandes commencent à diminuer et Eleonora Wüthrich trouve le temps de faire un brin de causette avec nous, tout en terminant la vaisselle (« Essuyer la vaisselle est ce qu'on préfère. »). Elle est active dans le service depuis 35 ans et a donc appris à faire plusieurs tâches à la fois. Elle aime son travail depuis toujours, « en raison du contact avec la clientèle et l'indépendance dans le travail ».

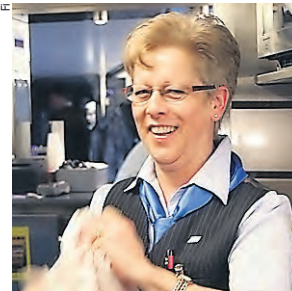
Qu'est-ce qu'elle souhaite de la part de son employeur Elvetino? Davantage de confiance envers son personnel, au lieu des petits contrôles réguliers. Et que les chefs se soucient d'avoir de meilleures conditions cadre et

fassent davantage pour le bien-être de leur personnel. Sans parler du salaire, « même si on a pu augmenter le salaire de base minimum des stewards ces dernières années » (actuellement de 3675 francs par mois; en 2008, il se montait encore à 3400 francs et jusqu'en 2007, à 3000 francs +3% des ventes).

Pour elle, il est clair qu'un personnel motivé fournit du bon travail et reste fidèle à



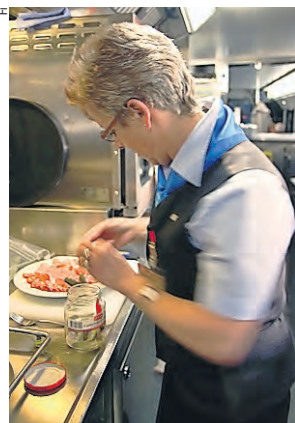
La commande doit tout d'abord être enregistrée dans la caisse.



Voilà ce que préfère Eleonora.



Le personnel a sa propre entrée.



Une assiette tessinoise à préparer.



Au service ...



... ou au nettoyage: on remarque de suite l'expérience.

BIO

Eleonora Wüthrich-Grab a appris très tôt à travailler dur puisqu'elle était l'aînée de 6 enfants de paysans à Unterägeri (ZG). Après l'école obligatoire et un an comme apprentie ménagère au Tessin, elle a travaillé dans l'hôtellerie et a géré un restaurant durant 3 ans à Bassersdorf ZH. Elle s'est installée de 1990 à 1994 à Kärnten (A), à la suite d'un premier mariage. Elle y a passé l'examen de tenancière de restaurant et a construit une maison avec son mari. Elle est restée active dans la restauration jusqu'à ce qu'elle devienne, en 2000, stewardesse auprès des wagons-restaurant SSG. En 2003, elle a réduit son temps de travail de 100 à 50-70% pour gérer parallèlement un atelier d'antiquités. En 2008, elle est entrée au SEV et est vite devenue secrétaire de la section Services ferroviaires, vice-présidente et désormais présidente. Depuis 2011 elle préside la CoPe. Cela fait douze ans qu'elle vit à Amriswil (TG) avec son deuxième mari. Hobbies: encadrement des membres et recrutement, randonnées, champignons.

son employeur, au profit des clients et de l'image du monde ferroviaire. Chez Elvetino on avait pourtant encore une fluctuation de personnel, en 2011, d'environ 30%.

Markus Fischer/Hes