

Caroline Beglinger

Elle est la responsable de la politique des transports de l'ATE et une efficace lobbyiste des transports publics.

Pages 6 - 7



Des travaux trop mal considérés

Care Economy - un nouveau nom pour un thème de longue date. Difficile à traduire, il signifie en quelque sorte l'économie de l'encadrement et des soins. C'est un nom dont on devrait mieux se rappeler.

Page 15



Raphaël Vonlanthen

Il parcourt chaque semaine 50 km pour contrôler l'état des voies dans les environs de Berne.

Page 20

Votation générale sur la fusion entre les sous-fédérations SBV et VPV

90% de oui pour la fusion

La VPV et la SBV vont fusionner. Les membres des deux sous-fédérations du SEV ont plébiscité le projet de fusion lors de la votation générale.

Au mois de mai déjà, les assemblées des délégués des deux sous-fédérations avaient voté pour la fusion. Le résultat de la votation générale est encore plus net. C'est un résultat très important non seulement pour les responsables des deux sous-fédérations,

mais également pour la direction du SEV. Maintenant la voie est libre pour la création d'une nouvelle sous-fédération pour nos collègues qui travaillent aux CFF dans les services administratifs, dans les gares, la gestion du trafic et la sécurité. Page 9



Près de 2000 bulletins de vote sont parvenus au secrétariat central du SEV à Berne où s'est déroulé le dépouillement le vendredi 27 juillet.

RECRUESCENCE DE LA VIOLENCE DANS LES TRAINS

Le président de la commission du personnel des CFF tire la sonnette d'alarme : il y a depuis le début de cette année une augmentation du nombre d'agressions à l'encontre des agents de train et également des usagers. Les CFF confirment cette recrudescence, sans pour autant fournir des chiffres clairs. Pour le SEV, ce manque de transparence n'est pas le meilleur moyen pour venir à bout de cette violence et du sentiment d'insécurité qu'elle génère.

Page 2

La mobilité peut-elle croître sans limites ?

Ménager notre environnement



Les besoins croissants en mobilité posent des questions essentielles. Vers quelle politique des transports devons-nous nous orienter pour ménager notre environnement et consommer moins d'énergie ? Et quel prix sommes-nous prêts à payer pour

réaliser cette mobilité durable ? Ces questions nécessitent des réponses sociales, politiques, mais elles interpellent aussi directement nous tous : qu'est-ce que nous sommes prêts à concéder et qu'est-ce que nous sommes prêts à entreprendre pour que notre propre mobilité soit respectueuse de l'environnement ?

Dossier pages 10 - 11 - 12

EDITO

UN OUI À DES STRUCTURES SYNDICALES MODERNES

Au mois de mai, les assemblées des délégués des deux sous-fédérations SBV et VPV avaient accepté à une écrasante majorité de fusionner.

Voici que maintenant ce sont les membres qui ont décidé cette fusion par le biais d'une votation générale. Ce résultat, nous espérons l'obtenir. Les organes dirigeants du SEV se réjouissent donc de ce oui, tout en sachant qu'il faudra travailler dur et de manière constructive pour donner naissance dans 17 mois à une nouvelle sous-fédération.

Dans le monde du travail d'aujourd'hui, les syndicats rencontrent passablement de difficultés pour tenter de résoudre les problèmes qui se posent à leurs membres. C'est donc une bonne chose si un syndicat disperse à son interne le moins d'énergie possible. Par leur bulletin de vote, les membres des deux sous-fédérations ont dit oui à des structures syndicales modernes.

Ils veulent qu'à l'avenir leur syndicat soit à même de relever les défis pour leur permettre de bénéficier de conditions de travail équitables. A titre personnel, je souhaite d'ores et déjà à la nouvelle sous-fédération un démarrage plein d'entrain. Je remercie les dirigeants des deux sous-fédérations pour l'excellent travail qu'ils ont accompli dans le cadre de ce projet de fusion. Et un grand merci aussi aux membres qui, par leur vote, leur ont accordé leur confiance.

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

LES 150 ANS
DE LA LIGNE
LAUSANNE-BERNE

■ Il y a 150 ans, la mise en service du viaduc de Grandfey en 1862 a marqué l'ouverture de la liaison directe Lausanne-Fribourg-Berne. Pour fêter cet anniversaire, CFF Historic proposera au public des voyages en train à vapeur le samedi 1^{er} et le dimanche 2 septembre prochains.

SECTIONS VPT
ROMANDES:
DATE À RETENIR

■ Samedi 10 novembre aura lieu à Genève l'assemblée des délégués des sections romandes de la sous-fédération VPT.

SION VOULAIT
AUSSI SON TRAM

■ Sion envisageait sur le tracé des voies CFF industrielles une ligne de tram, pour relier l'est et l'ouest de la cité. Mais le coût a été jugé trop élevé par les édiles de la ville (100 millions d'investissement) qui renoncent au tram et ont l'intention de développer un service de bus.

QUAND DIMITRI
RIME AVEC
CENTOVALLI

■ Durant un trajet en train sur la ligne du Centovalli de Verscio à Camedo (TI), le Teatro Dimitri fait revivre jusqu'au 11 août plusieurs histoires vraies de la région. Une quarantaine d'acteurs sont sur scène. La pièce raconte l'histoire mouvementée de la vallée. Ramoneurs, contrebandiers, bandits, émigrés, sorcières, prêtres, douaniers, policiers, musiciens et comédiens y apparaissent. Tous les récits sont basés sur des faits réels, tous les personnages ont existé.

Le voyage commence pour tous les spectateurs à 19 heures à la gare de Verscio et se termine deux heures plus tard à Camedo, près de Borgnone à la frontière italienne. Le train s'arrête dans quatre petites gares et les passagers sont priés de descendre. Au terme du voyage à Camedo, les passagers sont invités à une fête. www.teatrodimitri.ch

Mise au concours des CFF pour des engagements temporaires sur les chantiers

Le SEV demande des salaires et de meilleures conditions d'engagements

Les CFF ont mis publiquement au concours un volume de quelque 500 postes temporaires qui devront couvrir les besoins irréguliers en personnel pour l'entretien des tronçons. Le SEV s'attend à ce que les conditions de bases soient respectées pour ces engagements temporaires.

« Fondamentalement, nous sommes d'avis que les CFF doivent effectuer les tâches d'entretien autant que possible avec leur propre personnel, engagé avec un contrat fixe » déclare, Barbara Spalinger, vice-présidente SEV. Déjà au printemps 2011, le SEV avait invité publiquement les CFF à faire un Insourcing, autrement dit à réaliser les prestations d'entretien à l'interne, dans la mesure



Les CFF engagent temporairement des ouvriers notamment dans le secteur de la voie.

Recrudescence de la violence contre les agents de train CFF et les usagers

Le SEV veut des chiffres clairs

Entre 2007 et 2010, le nombre d'agressions commises contre les agents de train avait diminué, passant de 230 à 150. Mais en 2011 leur nombre est remonté à 170 et cette tendance à la hausse s'est confirmée durant les cinq premiers mois de l'année. Même les usagers des CFF sont de plus en plus fréquemment victimes d'agressions.

Dans le *Courrier CFF* du 11 juillet, Marcel Ruoss, président de la Commission du personnel CFF, a rendu public le fait que durant les cinq premiers mois de cette année les agressions commises sur les trains grandes lignes CFF ont augmenté de manière alarmante. Marcel Ruoss cite dans son article les chiffres qu'il a repris de l'Intranet des

CFF. En projetant les chiffres actuels (situation au 1^{er} juin) sur l'année et en les comparant à 2011, Marcel Ruoss constate que :

- Les actes de violence à l'encontre du personnel ont augmenté de 20% (97 agressions annoncées entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} juin 2012) ;

- Les gestes de menaces contre le personnel ont augmenté également de 20% ;

- Les actes de violence à l'encontre des clients ont augmenté de 93% (Marcel Ruoss relève que pour la première fois il y a davantage de voyageurs (99) que d'agents CFF (97) qui ont été agressés durant la même période) ;

- Les menaces sexuelles à l'encontre des agentes et agents ont progressé de 80% ;

- Les vols commis aux dépens des voyageurs ont augmenté de 60%.

Les CFF ne fixent pas les bonnes priorités ?

« D'après les informations dont dispose la CoPe, aucune réaction sérieuse n'a été envisagée par le management » souligne Marcel Ruoss dans

son article en relevant que les CFF « lancent une vaste campagne d'image, mais la sécurité du personnel et des clients est dramatiquement négligée. Il semblerait que l'on se trompe de priorité. Car l'intégrité physique et morale des individus est primordiale ». Questionné par *contact.sev* au sujet de son article, Marcel Ruoss a déclaré : « Le management et la direction de l'unité Sécurité publique doivent prendre cette évolution au sérieux, après la pause estivale la CoPe demandera des mesures concrètes pour enrayer cette violence. »

Bien entendu, de leur côté, les CFF essaient de calmer le jeu. En réponse à l'article de Marcel Ruoss, dans le même numéro du *Courrier CFF*, Simon Jungo, responsable de la Sécurité publique CFF, écrit : « Nous prenons la hausse du nombre d'incidents au sérieux (...) les chiffres sont à mettre en corrélation avec l'augmentation de la fréquentation. Comprenez-moi bien : chaque agression est une agression de

trop. Nous mettons tout en œuvre pour contrer la violence. Dans le cadre de notre concept de sécurité, nous misons sur la prévention, la dissuasion (présence de personnel en uniforme, vidéosurveillance, etc.) et la répression (poursuites systématiques). Je l'affirme avec conviction : nos trains et nos gares sont sûrs. Et ce, grâce aux nombreux collègues qui s'engagent au service de la sécurité. Certes, la sécurité absolue ne pourra jamais exister. Mais si nous allons tous dans le même sens, nous continuerons à offrir un haut niveau de sécurité. »

Il faut de la transparence

Le vice-président SEV Manuel Avallone a un avis tranché sur la question : pour mieux lutter contre l'évolution inquiétante de la violence dans les trains, les CFF doivent fournir publiquement des chiffres clairs. « Pour la sécurité des usagers et des agents de train, les chiffres cachés sont un poison. »

Markus Fischer/AC

es égaux et des équivalentes

du possible. Suite à cela, les CFF ont créé des postes supplémentaires à l'entretien.

La mise au concours d'aujourd'hui surprend donc par son ampleur. Du point de vue du SEV, 500 postes dépassent de loin la couverture des besoins dans les moments de pointe. Le SEV maintient sa revendication que, pour les engagements permanents, des postes doivent être créés dans l'entreprise.

Craintes syndicales

Cette mise au concours éveille aussi des craintes sur le plan des conditions d'engagement. « Pour nous, il va de soi que le personnel temporaire doit être engagé avec les mêmes salaires et aux mêmes conditions de temps de travail et de temps de repos que le personnel CFF », précise

POURQUOI LES CFF ONT LANCÉ UN APPEL D'OFFRES

« Les CFF entretiennent le réseau le plus densément utilisé au monde. Pour certaines catégories de personnel, les CFF collaborent avec des agences de placement. Cela concerne par exemple les chefs monteurs ou encore les collaborateurs d'appoint ou spécialisés des domaines de la ligne de contact, de la voie, des câbles et des installations de sécurité. Grâce à ce personnel temporaire, les CFF peuvent assurer des travaux supplémentaires réalisés dans des périodes riches en travaux, selon les besoins locaux ou saisonniers. Ce sont ces prestations qui sont aujourd'hui mises à l'enquête sur la plate-forme électronique de la Confédération, des cantons et des communes pour les marchés publics, www.simap.ch. Le montant total des prestations atteint quelque 80 à 90 millions de francs par année, ce qui correspond à 500 postes. L'expérience et la formation des collaborateurs temporaires est un critère déterminant pour l'attribution du marché. »

CFF

Urs Huber, secrétaire syndical SEV responsable de la division Infrastructures. Le personnel des CFF dispose d'une convention collective de travail et est soumis à la Loi sur

la durée du travail; ces dispositions doivent être appliquées de manière équivalente aussi pour le personnel temporaire engagé.

SEV

GENÈVE TPG

François Sottas, Gérald Sautaux et Hassane Bel Hammar (de gauche à droite) sont les trois candidats SEV à briguer un poste pour représenter les employés au sein du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG).

Les élections auront lieu courant septembre, mais auprès des quelque 1700 employés des TPG la « campagne électorale » a déjà commencé.

Le SEV recommande de soutenir ses trois candidats.



BARRAUDMÈTRE

Démocratisons les entreprises

La participation des employés à la gouvernance des entreprises doit s'imposer comme une thématique incontournable à l'heure du capitalisme financier. Comme le relèvent plusieurs spécialistes de la finance, le rôle des salariés dans un Conseil d'administration est d'agir comme un garde-fou contre la prise en compte unilatérale des intérêts financiers au détriment de l'objet social de l'entreprise.

Mieux, les salariés, étant de nature assez conservatrice, empêchent des managers souvent éphémères de prendre trop de risques pour maximiser les profits immédiats.



Le personnel a souvent un intérêt marqué pour l'avenir à moyen et long terme de leur entreprise.

Cet intérêt est précieux dans une société où les cadres sont obnubilés par les résultats annuels et ce qu'ils devront dire à leurs actionnaires lors de la prochaine assemblée générale.

Les fortes réticences des employeurs ne sont guère rationnelles. En effet, une diminution de

performance ne peut être invoquée. L'Allemagne, qui possède des règles claires en matière de participation, nous prouve empiriquement l'impact positif d'une représentation des salariés. Les réserves sont donc avant tout d'ordre idéologique.

D'aucun pense encore que chacun doit rester à sa place ! Il est surtout exclu, pour ces réactionnaires de la gouvernance, de partager une once de ce pouvoir qui les fait se sentir si forts... où quand l'idéologie patronale flirte avec la pathologie du pouvoir. Dans ce cas, la mission des syndicats est de se battre pour une participation du travail au moins égale à celle du capital dans les grandes entreprises et pour davantage de droits de participation dans les plus petites structures.

Le revers de la médaille est sans conteste la clause de confidentialité à laquelle sont soumis les administrateurs. Les représentants du personnel peuvent se trouver en possession d'informations cruciales pour les salariés sans pour autant avoir le droit de les communiquer. Pareil conflit d'intérêts peut vite devenir inconfortable et provoquer des nuits blanches.

Si obtenir une représentation du personnel dans les instances dirigeantes est un pas essentiel à la démocratisation de notre économie, il faut encore s'assurer de trouver les bonnes personnes ; des représentants ayant une grande connaissance du terrain, une réelle proximité avec les salariés et surtout... du courage.

Olivier Barraud

Droit dans le mur ?

« Construire seulement ce que l'on peut financer ». Une règle de bon sens rappelée par le directeur-suppléant de l'administration fédérale des finances et chef de la division des dépenses, M. Karl Schwaar (NZZ du 13 juillet). Au moment même où la commission des transports du Conseil des Etats a pris une première décision de proposer au plénum de faire passer de 3,5 à 6 milliards environ les investissements pour le rail jusqu'en 2025, le rappel n'est pas innocent. D'autant moins que le détail des 6 milliards ne sera défini qu'ultérieurement, lorsque les cantons auront fini de se tirer dans les pattes quant aux priorités des réalisations. Au département des finances, on sait bien que ce genre de lutte se règle souvent par l'addition de toutes les requêtes... Pour compléter le tableau, ajoutez encore le deuxième tube routier au St Gothard (2,8 milliards), l'agrandissement pour les camions de 4 mètres des tunnels ferroviaires précédant et suivant les deux tunnels de base (0,9 milliard), le total devient impressionnant. D'autant plus qu'il ne s'agit là que d'une mise en bouche face aux investissements d'infrastructures annoncés à plus long terme (par exemple, au moins 14,7 milliards pour le projet officiel des quatre étapes du seul tronçon ferroviaire Olten-Zurich, alors que l'autoroute parallèle devrait être mise à 6 voies...). On peut comprendre les inquiétudes des financiers fédéraux.

Le Programme National de Recherche PNR 54 apporte quelques éclaircissements sur les in-

frastructures nationales jusqu'en 2030. Pour le trafic, rail et route confondus au seul niveau de la Confédération, 6 milliards environ sont nécessaires par année pour le maintien en l'état des réseaux et 75 milliards globalement sont prévus pour les extensions. Une part nettement surproportionnée par rapport aux autres investissements de base.

Raison garder, faire le tri selon les critères du long terme, décider, puis s'engager et convaincre. Par définition, ce serait la tâche du Conseil fédéral. Malheureusement, ces derniers temps, les déclarations sortant du département

des transports ne vont pas dans ce sens. En particulier en ce qui concerne le deuxième tube routier au St Gothard : après avoir mis en doute cette réalisation dans un premier temps, Madame

Leuthard la prône aujourd'hui, comme si

la mise en service du tunnel ferroviaire de base n'allait apporter

aucune amélioration dans le trafic transalpin. Tout se passe comme si, maintenant, l'urgence était de multiplier les projets. Mais surtout pas les projets qui permettraient de réduire à terme les coûts d'exploitation et d'assurer des retours sur investissement. Bien au contraire ! Les plus

coûteux, dans l'immédiat et à long terme, a la primeur. Voir les exemples de l'agrandissement des tunnels pour les camions de 4 mètres (investissement pas nécessaire pour cette tâche-là), de la modernisation du tunnel routier actuel du Gothard (on peut faire avec moins), de l'augmentation de la capacité du tronçon Olten-Aarau (250 km/h sur ce tronçon est une aberration économique qui double au moins les coûts). Dernier exemple en date : l'installation du système ETCS de distancement des trains sur les grands axes. Ce système a été longuement mis au point chez nous et à grands frais. Il est en service sur les deux tronçons aptes à 200 km/h, Mattstetten-Rothrist et le tunnel de base du Lötschberg. Evidemment, la ligne de base du St Gothard en sera équipée. Sa généralisation sur les grandes lignes est une excellente chose. Mais alors, pourquoi commencer cet investissement de 300 millions à Airolo, sur la ligne de faite du St Gothard ? Préparer un fait accompli extrêmement coûteux sur cette dure ligne de montagne limitée à 80 km/h qui n'aura plus de sens économique dans une dizaine d'années, alors que le peuple a investi une bonne douzaine de milliards dans la ligne de base ? Avec ces exemples d'investissements absurdes, on va droit dans le mur.

Investir dans le rail, c'est bien. A condition d'investir intelligemment. C'est-à-dire en pensant toujours à l'intérêt supérieur de l'utilisateur-contribuable-citoyen, celui qui payera les augmentations tarifaires et les suppléments de taxes/impôts.

Michel Béguelin



Initiative sur les salaires minimums : le Conseil fédéral prend position

Indifférence face aux pressions sur les salaires et aux salaires scandaleux

En disant non à l'initiative syndicale sur les salaires minimums, le Conseil fédéral se prononce contre une protection efficace des salaires. Il entend donc continuer à accepter des salaires qui ne permettent pas de vivre.

Près de 400 000 personnes travaillent en Suisse pour des salaires scandaleusement bas, inférieurs à 4000 francs. Nombre d'entre elles, comme des boulangers, des coiffeuses ou des fleuristes, sont même au bénéfice d'une formation professionnelle. Or, dans la riche Suisse, de tels salaires ne permettent pas de vivre. En comparaison internationale, les salaires minimums sont peu ré-

pandus dans notre pays. Dans de nombreuses branches en pleine croissance, on

» Près de 400 000 personnes travaillent en Suisse pour des salaires scandaleusement bas, inférieurs à 4000 francs. »

ne trouve aucune organisation patronale, si bien qu'il y est impossible de conclure des

conventions collectives de travail. Le commerce de détail (vêtements, chaussures), les centres d'appel, les instituts de beauté, les centres de fitness (remise en forme) et la distribution de courrier en sont autant d'exemples parmi d'autres encore. C'est pour cela que

certains pays ont introduit des salaires minimums, protégeant ainsi les salariés de ces branches contre les pressions sur les salaires et l'arbitraire patronal. Le gouvernement suisse par contre, a décidé que la situation de ces personnes lui était indifférente.

Avec son initiative sur les salaires minimums, l'USS demande qu'en Suisse, les salaires versés aux travailleurs et travailleuses leur permettent de vivre. La population suisse ne veut pas de salaires scandaleusement bas et elle aura le dernier mot aux urnes.

uss

Réseau jurassien

Les prémices d'une convention pour les transports jurassiens

Le Canton du Jura, la Confédération et les CFF ont posé les bases d'une convention relative au développement des lignes ferroviaires et de l'offre de transports publics touchant le nœud de Delémont.

Début juillet, un «ordre de mission» a été signé à Berne par Toni Eder, vice-directeur de l'Office fédéral des transports, Philippe Receveur, ministre de l'Environnement et de l'Équipement du Canton du Jura et Nicolas Germanier, membre de la direction de la Division Infrastructure des CFF et ce en présence de Claude Hêche, conseiller aux États jurassien. Cette convention aura pour objectif de



Ici la gare de Delémont. Les Jurassiens avaient lancé une pétition en septembre 2011 (11 000 signatures à ce jour) pour le maintien de la ligne reliant l'Arc lémanique à Bâle par Delémont, sans changement. Du côté jurassien, on espère bien que cet objectif sera inclus dans la convention.

proposer différentes solutions et mesures d'infrastructures et d'exploitation, d'en fixer les principes de financement y compris de préfinancement, les calendriers de mise en œuvre et les phasages ainsi que les études nécessaires. Pour le phasage, il sera notamment tenu compte des programmes fédéraux d'aménagement du réseau ferro-

viaire (Léman 2030, ZEB, PRODES, raccordement aux lignes à grande vitesse) et des programmes d'agglomération. Il est visé une signature d'ici à la fin 2012. La convention se veut cependant résolument tournée vers l'avenir et cherchera à répondre aux besoins futurs dans toute la région du nord-ouest.

comm./Hes

EN VITESSE

QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT À L'ÉTRANGER ?

■ Même si personne ne souhaite être victime d'un accident à l'étranger, nul n'est à l'abri. Dans une telle situation, qu'en est-il de l'assurance-accidents ? En Suisse, les salariés travaillant au moins huit heures par semaine sont assurés à titre obligatoire contre les accidents professionnels et non professionnels. Si un accident se produit à l'étranger, l'assureur-accidents de l'employeur (la Suva ou un prestataire privé) prend en charge le traitement médical à l'étranger. Mais attention : dans certains pays, les coûts des prestations peuvent être beaucoup plus élevés qu'en Suisse. La brochure gratuite « Assuré dans le monde entier » contient d'importants renseignements sur la manière de procéder en cas d'accident à l'étranger : www.suva.ch/waswo-f (réf. 2154.F).

Pascal Vuilleumier est un ancien mécanicien de locomotive et il est l'actuel chef du Service des transports du Canton de Neuchâtel.

PORRENTROY-PARIS

■ Après l'étape du Tour, Porrentruy poursuit son flirt avec la France. La Tour Eiffel qui avait été installée l'année passée au milieu d'un rond-point de la capitale de l'Ajoie pour saluer l'arrivée du TGV à Belfort a été décorée d'une banderole sur laquelle on peut



lire : « Porrentruy, la ville suisse la plus proche de Paris : 2 h 45 ». Cocorico !

TRANSPORTS PUBLICS NEUCHÂTELOIS

■ Suite à la fusion des TN et des TRN qui a donné naissance aux Transports publics neuchâtois SA (TPN), le conseil d'administration de cette nouvelle entité a nommé Pascal Vuilleumier au poste de directeur. Il prendra ses fonctions le 1^{er} novembre.

SIMPLON

■ Rete Ferroviaria Italiana assainit le tunnel de Varzo sur la rampe sud du Simplon. Le trafic ferroviaire sera totalement interrompu entre Iselle di Trasquera et Domodossola du 12 août au 2 septembre. Les CFF conseillent de passer par le Gothard.

TROIS QUESTIONS À DAVID ASSÉO, DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS DU CANTON DU JURA

Une convention entre le Canton du Jura, la Confédération et les CFF est désormais sur la bonne voie. Qu'est-ce que cela signifie très concrètement pour le Canton du Jura ?

Il y a tout d'abord la prise de conscience par les CFF et la Confédération des problèmes que nous dénonçons depuis plusieurs années. Il est reconnu l'exis-



David Asséo.

tence des effets négatifs que provoqueraient sur le Jura l'application des concepts horaires prévus. Nous pensons en particulier à la mise à la fréquence 1/2 heure de la ligne du Pied du Jura qui désorganiserait tout le système de correspondance des transports jurassiens sans mesures d'accompagnement. Pour corriger les effets négatifs, cela pourrait passer par exemple par la création de nouveaux points de croisement, par la restructuration de l'offre ferroviaire ou par bus sur les lignes touchant le nœud de Delémont. Pour le Jura, il s'agira de fixer des étapes d'adaptation de l'offre sur les 15 prochaines années. Cela devrait permettre de disposer ainsi

d'une vision claire des objectifs partagés et des actions à entreprendre.

Le canton a-t-il obtenu une réelle garantie de maintenir la ligne Bienne-Bâle par Delémont ?

Ce qui est menacé c'est le maintien de la liaison Genève-Lausanne-Bienne-Delémont-Bâle sans changement. Le processus lancé n'est pas une garantie, mais nous allons faire en sorte d'obtenir que la pérennisation de cette liaison figure dans les objectifs communs des trois partenaires dans la future convention.

Qu'est-ce que ce projet de convention a de particulier ? Cela ne se fait pas entre les CFF, la Confédération et les autres cantons ?

C'est une situation inédite pour le canton du Jura, nous allons donc devoir construire quelque chose de nouveau, donnant un cadre permettant d'agir de la manière la plus concertée possible. D'autres régions ont déjà lancé un tel processus. Je pense particulièrement à la convention signée récemment avec les cantons de Vaud et du Valais à propos de la ligne du Simplon. Nous allons certainement nous en inspirer mais en l'adaptant à la situation du Jura. Vraisemblablement cette convention intégrera également les autres cantons riverains entre Bienne et Bâle.

Propos recueillis par Henriette Schaffter



« Si nous voulons gérer les besoins de mobilité dans notre pays où la population ne cesse de croître, les transports publics sont indéniablement la réponse la plus efficace. »

Caroline Beglinger, ATE

Caroline Beglinger, responsable de la politique des transports de l'Association Transports et Environnement (ATE)

Elle se bat pour une mobilité respectueuse de l'environnement

Lorsqu'il s'agit de défendre sur la scène fédérale les transports en commun ou la protection de l'environnement, Caroline Beglinger et son équipe font un travail de sensibilisation et de lobbying assidu et efficace.

contact.sev: Quelle signification donnez-vous au slogan de l'ATE « Pour une mobilité d'avenir » ?

Caroline Beglinger: Nous voulons une mobilité durable, respectueuse de l'être humain et de l'environnement, une mobilité qui cesse de contribuer au réchauffement climatique, compatible avec l'avenir de notre planète et des espèces qui y vivent.

Le dernier microrecensement sur la mobilité démontre que la population suisse se dépla-

ce beaucoup. N'est-ce pas un peu le contraire de ce que vous préconisez ?

Effectivement, la population suisse est très mobile. On peut certainement dire que ce phénomène est lié au pouvoir d'achat. Nous avons les moyens de nous payer des déplacements ; fréquents et longs. Ce microrecensement fait le constat positif que de plus en plus de monde découvre les avantages des transports publics. Mais, il montre aussi que la voiture reste le principal moyen de transport dans notre pays, ce qui nous inquiète. A l'ATE, nous nous engageons depuis plus de 30 ans pour une mobilité plus conviviale et moins compulsive.

Qu'entendez-vous par mobilité conviviale ?

La publicité actuelle des CFF le démontre très bien avec son slogan « En route comme chez soi. » Le train offre ce que ne peut pas offrir la voiture, c'est-à-dire un espace de convivialité où, tout en se déplaçant, l'on peut travailler ou jouer avec son ordinateur, prendre des notes, bavarder avec les enfants, manger ou boire un verre avec des amis.

Et qu'entendez-vous par mobilité moins compulsive ?

Plus de la moitié des déplacements en voiture se font sur des trajets de moins de cinq kilomètres. Le bus ou

le vélo pourraient dans bien des cas être préférés à la voiture. Chaque année, nous faisons plus de kilomètres, exactement 20 500 par personne en 2010. A se poser la question, si nous sommes devenus les premières victimes de notre hypermobilité.

Que pensez-vous de l'augmentation des tarifs dès le prochain changement d'horaire ?

Nous sommes inquiets et opposés aux augmentations massives. Le problème c'est que du côté de la route le prix reste le même. Plus on augmente les prix des transports publics, plus on accroît le risque de voir des gens revenir à la voiture. En Suisse, en matière de mobilité, nous ne sommes pas dans un marché captif. La majorité de la population de notre pays a la possibilité de choisir son moyen de transport. Donc les gens comparent et changent leurs habitudes, le cas échéant.

L'initiative de l'ATE « Pour les transports publics », que le SEV a activement soutenu, ne vise-t-elle justement pas, entre autres, à freiner les coûts des titres de transport ?

Si nous voulons gérer les besoins de mobilité dans notre pays où la population ne cesse de croître, les transports publics sont indéniablement la réponse la plus efficace. Avec notre initiative, nous proposons que la Confédération répara-

tisse de manière plus équitable les revenus provenant des taxes sur les huiles minérales. Cela permettrait précisément de freiner les augmentations des tarifs des transports publics tout en améliorant leurs infrastructures de manière conséquente. Cette initiative est un signal clair et net pour favoriser une mobilité basée sur les transports publics.

Votre initiative a provoqué un contreprojet de la part de la Confédération, comment évaluez-vous ce contreprojet ?

L'ATE est très satisfaite que le Conseil fédéral reconnaisse le besoin d'avoir un financement stable et fiable des

Que pensez-vous de l'annonce de creuser un deuxième tunnel routier sous le Gothard ?

C'est mal respecter la volonté populaire. Il y a huit ans, les citoyens suisses avaient nettement rejeté le contreprojet à l'initiative Avanti qui voulait accorder la possibilité de faire ce deuxième tunnel. Et maintenant l'on revient sur ce dossier. Il y aura un deuxième tunnel, ferroviaire quant à lui, qui ouvrira dans moins de quatre ans, le tunnel de base du Gothard.

Le Conseil fédéral a affirmé qu'il ne voulait pas augmenter la capacité routière avec ce deuxième tunnel routier qui au-

« En Suisse, en matière de mobilité, nous ne sommes pas dans un marché captif. La majorité de la population de notre pays a la possibilité de choisir son moyen de transport. »

infrastructures des transports publics, et propose un contreprojet. Ce qui nous inquiète par contre, c'est que le Conseil fédéral, en parallèle au développement des transports publics, continue à vouloir élargir le réseau des routes nationales. Dans un petit pays comme le nôtre où le moindre kilomètre carré est précieux au niveau de notre patrimoine, ce n'est plus raisonnable de construire d'avantages de routes qui nécessitent à peu près dix fois plus d'espace que les transports collectifs.

rait pour but premier de permettre la réalisation des travaux d'assainissement...

C'est excessivement naïf de croire qu'en ouvrant un deuxième tunnel routier on n'augmentera pas les capacités. C'est vraiment mettre de la poudre aux yeux des citoyens, car la pression sera telle que certains week-ends où lors des grands départs vacanciers on permettra davantage de véhicules de transiter. De là à céder à d'autres pressions, le pas est vite franchi.

BIO

Caroline Beglinger, 48 ans, est géographe et titulaire d'un diplôme postgrade en développement durable et en gestion des ressources. Elle a également suivi une formation continue en économie d'entreprise. Elle a travaillé durant neuf ans aux Transports publics bernois comme cheffe du marketing avant d'entrer le 1^{er} avril 2009 à l'ATE en qualité de responsable du domaine de la politique des transports. Les semestres d'hiver, elle donne des cours aux futurs ingénieurs de transports à la Haute-Ecole Technique de Winterthur, zhaw. Parfaite bilingue allemand-français, cette Bâloise vit à Bienne, où elle parle beaucoup l'anglais avec son mari originaire de St-Petersbourg.

INTERVIEW



Depuis le 1^{er} avril 2009, Caroline Beglinger est membre de la direction et responsable du domaine de la politique des transports l'ATE.

Parlons du trafic marchandises. Que pensez-vous de l'objectif de limiter d'ici 2018 à 650 000 le nombre de passages de camions à travers les Alpes de notre pays, alors qu'actuellement il y en a le double qui transitent ?

Nous avons effectivement du retard pour atteindre cet objectif ambitieux. Par contre, nous avons stabilisé le nombre de camions qui transitent par les Alpes, ce qui n'est pas le cas ni pour l'Autriche, ni pour la France. En Suisse, la proportion de marchandises véhiculées par chemin de fer est de 62% alors qu'en France elle est inférieure à 20% et en Autriche à peine un tiers. Chez nous, cette répartition s'améliorera avec l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Nous bénéficierons de davantage de sillons pour le ferroutage.

Qu'est-ce que l'ATE fait pour inciter ses 110 000 membres à

avoir une conduite plus éco-compatible ?

Si nous nous engageons pour effectuer un travail politique pour influencer la législation, nous ne négligeons pas, bien au contraire, tout ce qui touche à la responsabilité individuelle. Nous faisons du travail d'information et de conseil pour les usagers, nous publions par exemple la liste des voitures les moins polluantes, nous éditons la carte vélo de la Suisse, nous imprimons le guide « Ride & Glide » pour montrer que l'on peut très bien atteindre les pistes de ski en transports publics et nous proposons du tourisme doux par le biais de notre agence de voyage, pour citer que quelques exemples.

Pour que la mobilité fasse le moins de dégâts possibles sur l'environnement, on peut changer nos habitudes en matière de déplacements. Faut-il

aussi agir au niveau de l'aménagement du territoire ?

Il y a effectivement un lien énorme entre l'aménagement du territoire et l'évolution du volume des transports. L'acceptation de l'initiative sur les résidences secondaires de Franz Weber a bien montré que les Suisses sont sensibles au fait que le territoire de notre pays est limité. Le sol fait partie de nos ressources les plus précieuses. Plus l'habitat est dense, plus c'est facile de faire les déplacements à pied ou à vélo, et c'est aussi plus logique d'y aménager des transports publics. Pour que les transports collectifs soient efficaces, il faut un certain nombre de personnes qui veulent aller dans la même direction au même moment.

Quelle est votre position par rapport à la loi sur l'aménagement du territoire ?

Nous sommes très satisfaits du contreprojet de la révi-

sion de la loi sur l'aménagement du territoire qui vient d'être décidé par les Chambres. C'est un contreprojet indirect à l'initiative lancée par les organisations environnementales, y compris l'ATE. Maintenant la loi est attaquée par un référendum. On se retrouve face au même lobby que pour le tunnel du Gothard, celui de la construction. Il est très actif car il y a des milliards de francs qui sont en jeu.

Ne trouvez-vous pas que, paradoxalement, Fukushima a été plus efficace pour décréter des mesures de protection de l'environnement que les conférences internationales comme Rio+20 par exemple ?

Fukushima a certainement joué un rôle très important dans la décision de notre pays d'abandonner le nucléaire. C'est une décision qui donne toute une impulsion pour chercher à développer les énergies renou-

velables et de gérer notre énergie de manière plus efficace. Et je suis sûre qu'à terme, cette décision aura des conséquences sur nos modes de vie, et particulièrement de mobilité, puisqu'un tiers de l'énergie consommée dans notre pays est liée aux transports.

Les grandes conférences internationales sont indispensables pour sensibiliser l'opinion publique. Sans la recherche, les discussions et les expertises réunies dans de tels forums, cette décision, comme la Suisse l'a courageusement prise, n'aurait pas pu se faire. Miser sur les catastrophes pour faire les bons choix, porteur d'avenir et respectueux de notre planète, me paraît trop cynique. Je crois en la capacité de la femme et de l'homme de se réinventer et d'adapter son comportement aux exigences de son époque.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

INFO

Il est chaudement recommandé de boire

Outre les traditionnelles recommandations sur l'hydratation, la protection contre le soleil et autres « évidences », toute une série de conseils, mais aussi d'obligations sont édictés par la Suva et le Seco, entre autres. Ceux-ci s'appuient également sur les bases légales en la matière.

Prêtez attention aux signes !

- Déshydratation (sensation de soif);
- Crampes de chaleur (perte de sels et de liquide);
- Epuisement et syncope : sévère déshydratation après une sudation importante (agressivité, faiblesse, oppression, vertiges, confusion, incohérence, maux de tête, nausées, poux rapide, hypotension, évanouissement);
- Coup de chaleur (souvent dû à un exercice physique intense associé à l'exposition à une forte chaleur; montée rapide de la température, température centrale supérieure à 40 °C, peau chaude mais sèche).

Au début de l'été, les périodes de canicule sont particulièrement propices aux coups de chaleur ! Voici les recommandations de premiers secours.

- Si une personne se trouve incommodée par la chaleur:
 - lui permettre de s'allonger un moment au frais après réhydratation et, si nécessaire, de rentrer au domicile accompagnée;
 - En cas d'épuisement ou d'évanouissement:
 - mettre la personne à l'ombre, couchée sur le dos en cas de vertige et sur le côté en cas de nausées;
 - donner de l'eau (toutes les 15 minutes, en petites quantités) si la personne est consciente et lucide;
 - la rafraîchir avec des compresses d'eau froide sur le front, la nuque, les jambes et les bras après l'avoir installée en position de sécurité à l'ombre en attendant l'ambulance; lui faire de l'air avec un éventail;
 - appeler les premiers secours immédiatement (tél. 112 ou 144);
 - contrôler la température corporelle.

seco/Hes

La SEV-ZPV est satisfaite des négociations sur les BAR pour le personnel des trains

On reçoit plus que ce que l'on concède

La SEV-ZPV a pu obtenir lors de deux rondes de négociations difficiles des améliorations sensibles dans la réglementation sectorielle de la durée du travail (BAR).

Les CFF voulaient détériorer plusieurs points substantiels des BAR afin d'augmenter la productivité aux dépens du personnel des trains. Figuraient dans leur catalogue des revendications :

- la suppression de la majoration de 30% pour les pauses de plus de 60 minutes sur le lieu de travail,
- l'extension généralisée de 4,5 heures à 5 heures du temps de travail continu sur le train,
- la détérioration de la réglementation CCT pour le tour de repos de nuit afin d'abaisser le minimum à 9 heures,
- l'avancement à 5 h 00 de l'heure limite d'entrée en service après les jours libres, fixée jusqu'à présent à 5 h 30.

Pour la SEV-ZPV, ces revendications étaient exagérées. Elles auraient saboté les conditions de travail et apporté au personnel des trains des détériorations massives. Nous ne voulions pas permettre cela, c'est pourquoi nous avons demandé un mandat clair à l'assemblée des délégués (AD) ZPV du 23 mai : l'AD a signalé très précisément à la délégation de négociations à quels endroits il y avait une marge de négociation et à quels endroits il n'y en avait pas. Elle a par exemple exprimé clairement un « no go » s'agissant de l'extension du temps de travail continu et de la réduction du tour de repos de nuit.

Les requêtes de la base ont été présentées

La communauté de négociations a riposté en arrivant aux négociations avec les revendications issues des propositions de l'AD, exigeant par exemple :

- une augmentation du temps pour les tâches accessoires,
- une limite de la durée des pauses,



Signature des BAR avec le management du trafic voyageurs le 10 juillet à Berne, avec Barbara Meyer-Häsler, service du personnel, Toni Häne, chef d'unité, Erich Rutschmann, chef de la production et Willi Bänninger, chef planification de la production, ainsi que les représentants des syndicats Jürg Humli, secrétaire syndical SEV (devant à droite), le président central ZPV Andreas Menet et le secrétaire de Transfair Christoph Furrer.

- des prestations RER (service de nuit) facultatives en trafic régional dès la 55^e année,

- un supplément de temps pour les tours des collaborateurs du service train (prestation de relevé de fréquences).

Clarification sur la validité

Durant la première ronde nous avons discuté en détail du domaine de validité des BAR. Résultat: les BAR sont valables pour l'ensemble du personnel qui travaille dans les trains et qui exerce une fonction dans le service d'accompagnement – donc aussi pour le personnel de réserve.

On a saisi toutes les opportunités

On a bien vite compris que l'employeur désirait changer les BAR alors que l'AD partageait l'avis de la délégation de négociation, soit que l'on pouvait tout à fait vivre avec les BAR existants. Nous avions donc reçu le mandat clair de rompre les négociations si elles devaient se passer unilatéralement sur le dos du personnel. Ainsi, les BAR existants seraient restés en vigueur jusqu'à la fin de la durée de validité de la CCT. La SEV-ZPV a pu profiter de cette opportunité pour obtenir quelques améliorations substantielles dans les BAR :

- une durée maximale des pauses de 105 minutes; le temps qui dépasse étant considéré comme temps de travail. Exception: pour les tours vers Munich, l'ancienne ré-

glementation reste en vigueur car sinon il ne serait plus possible d'accompagner ces trains,

- avec l'augmentation des tâches accessoires à 18 minutes, une revendication très ancienne et absolument justifiée a pu trouver une fin heureuse,

- garantie d'un week-end libre toutes les 4 semaines,
- après 5 jours et plus suivent toujours 2 jours libres.

Les deux derniers points peuvent sûrement être considérés comme un vrai succès. Pour leur application, la planification du management du trafic a élaboré des rotations 10, 12, 15, 16 et 24. Celui ou celle qui veut bénéficier de cette nouveauté doit absolument choisir une rotation annuelle ou une rotation annuelle basée sur les jours de congé. En plus des modèles de rotation actuels, les sections vont donc recevoir des propositions de rotation avec les week-ends de congé.

Des améliorations ont pu être obtenues aussi pour les collègues du trafic régional :

- Les prestations RER nuit peuvent prévoir au maximum 2 week-ends par mois pour chaque collaborateur/trice; des prestations supplémentaires peuvent être convenues avec les personnes concernées et ne peuvent pas être prévues sans leur accord;
- dès la 55^e année, les prestations RER nuit sont facultatives.

De plus, pour le personnel service train, un supplément de temps de 10 minutes a pu être obtenu pour chaque tour de relevé de fréquences.

En contrepartie, la SEV-ZPV a dû entrer en matière concernant la demande des CFF de pouvoir faire commencer le travail déjà à 5 h 00 après les jours libres. Elle a également accepté que les tours qui tombent à cause d'un jour férié, qui étaient considérés jusqu'à présent comme des jours libres, soient transformés en tours de réserve. A ce sujet, nous avons pu obtenir d'ancrer dans la réglementation que les tours comportent au minimum 492 minutes.

Ajouts substantiels

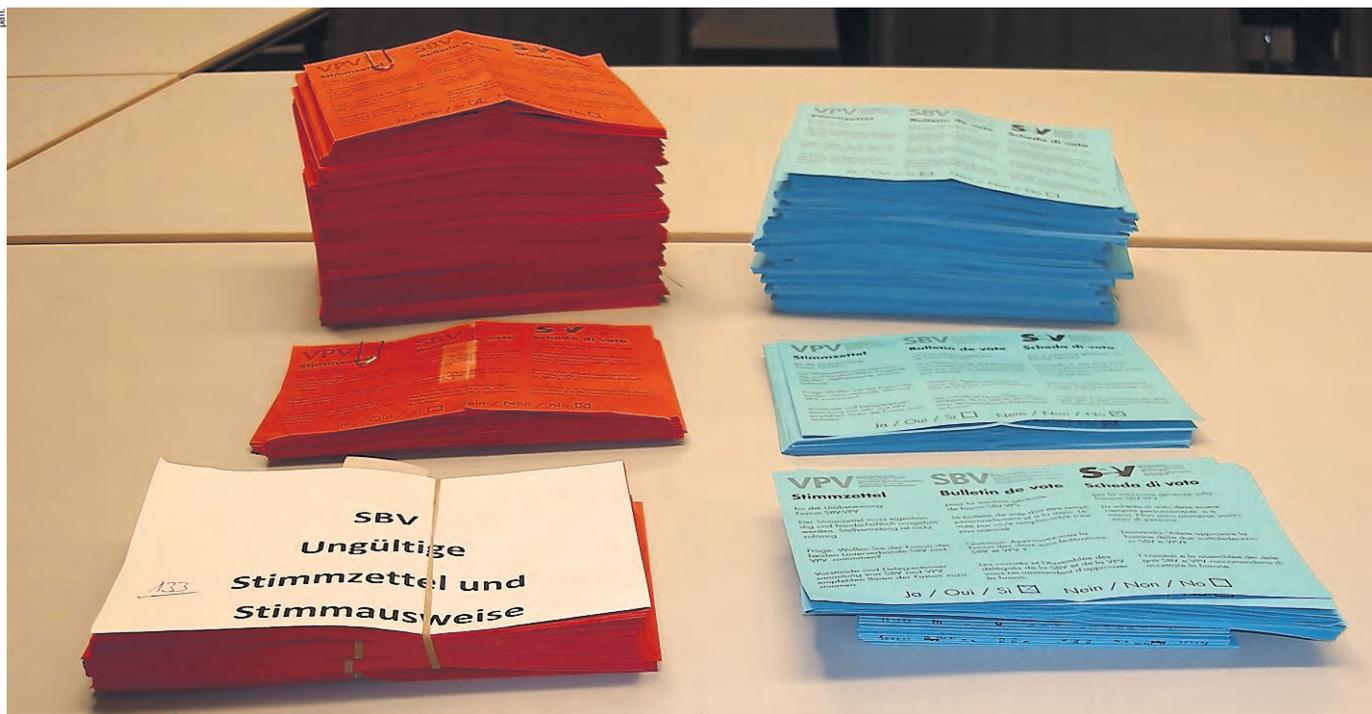
Si l'on compare ce que l'on a donné et ce que l'on a reçu, on constate qu'on a pu obtenir des ajouts substantiels dans les BAR. Quatre des propositions de l'AD ont été réalisées. En outre, on a pu écarter les revendications CFF visant à supprimer les suppléments pour les pauses sur le lieu de travail, à étendre le temps de travail continu à 5 heures, et à réduire le tour de repos de nuit jusqu'à 9 heures.

Celles et ceux qui veulent en savoir plus peuvent consulter la brochure ZPV sur les négociations CCT ou le site internet www.zpv.ch.

Andreas Menet,
Président central ZPV

La fusion entre les sous-fédérations SBV et VPV a été plébiscitée

Les membres ont fait confiance au projet de fusion



La photo illustre de manière on ne peut plus claire le résultat du vote : plus de 90% de oui (les bulletins de la pile arrière), au milieu les quelques bulletins de non et, au premier plan, les bulletins non valables.

Le projet de fusion des deux sous-fédérations SBV et VPV a fait un pas décisif en avant : les membres lui ont donné leur feu vert lors de la votation générale.

La fusion de la sous-fédération SBV du personnel CFF des gares et de la vente avec la sous-fédération VPV du personnel CFF des services administratifs a été longuement préparée avec beaucoup de soin par les autorités des deux sous-fédérations. Diverses variantes ont été étudiées. A travers des articles

parus dans notre presse syndicale, lors d'assemblées de sections, les membres des deux sous-fédérations ont eu l'occasion d'être informés de manière détaillée sur ce projet de fusion. Une procédure qui s'est faite par étapes, sans précipitation.

Une décision prise par la base du syndicat

Lors d'assemblées des délégués communes, les membres des deux sous-fédérations ont eu l'occasion de se connaître et de s'approprier mutuellement. Le 23 mai dernier, dans le cadre des assemblées des délégués des deux sous-fédérations, les délégués ont peaufiné la version finale du projet de fusion à travers de nombreuses discussions et de nombreux votes. Un projet qui a été soumis à la votation générale. Dès le début du processus une chose était claire : ce n'étaient pas seulement les comités centraux et les assemblées des délégués qui pouvaient se prononcer sur le projet de fusion, mais également tous les membres des deux sous-fédérations.

Et pour que la décision de fusionner soit valable, il ne suffisait pas la majorité simple des voix, mais une majorité qualifiée des deux tiers des voix exprimées et ceci au sein de chacune des deux sous-fédérations.

Un résultat sans appel

Les bulletins de vote et la documentation relative ont été expédiés à 3669 membres SBV et 1914 membres VPV. Ce sont ainsi 5583 membres qui ont eu la possibilité de voter oui ou non au projet de fusion. Le taux de participation a été d'environ 33% à la SBV et de 38% à la VPV. Le résultat est sans appel : plus de 92% des membres SBV et plus du 94% des membres VPV ont voté oui à la fusion. Le quorum a été ainsi très facilement atteint par les deux sous-fédérations. Elisabeth Jacchini, présidente centrale de la SBV, a été surprise par le nombre élevé de bulletins non valables. Un dixième des voix a été perdu, la plupart du temps parce que la carte de vote n'était pas dans l'enveloppe ou parce qu'elle n'était pas signée. Si tous les bul-

letins étaient valables, cela n'aurait pas changé le résultat. « Plusieurs collègues n'ont visiblement pas l'habitude de voter par correspondance ou n'ont pas lu suffisamment bien les documents qui ont été expédiés avec le bulletin de vote », a relevé Elisabeth Jacchini.

Il y a du pain sur la planche

Désormais le chemin est libre pour créer la nouvelle sous-fédération issue de cette fusion. Ce ne sont pas uni-

quement les deux sous-fédérations qui fusionnent, les sections aussi devront s'adapter aux nouvelles structures. Toutes les sections devront non seulement poursuivre, mais intensifier leur collaboration. Cet automne un nouveau grand pas en avant vers la fusion sera effectué avec l'élection de la direction de la nouvelle sous-fédération. En même temps aura lieu le choix du nom que portera cette nouvelle sous-fédération. *pan.*



Les bulletins de vote de la VPV étaient imprimés sur du papier bleu.



Le dépouillement des bulletins a été effectué le vendredi 27 juillet au secrétariat central SEV par les membres de la commission de gestion en présence de la présidente centrale de la SBV Elisabeth Jacchini et du président central de la VPV Roland Schwager.



» Dans quelle mesure le potentiel de transfert du trafic sur le vélo peut être réalisé, chacun le décide pour lui-même en tenant compte de ses préférences personnelles. «

Reto Lorenzi, chef politique des transports à l'ARE

Toujours plus de mobilité – où est la limite?

« Etre ici signifie aussi pouvoir être l

La mobilité appartient à l'homme et lui permet d'être ce qu'il est. C'est grâce à la mobilité et à la capacité d'adaptation aux autres formes que l'homme a pu devenir le « chef-d'œuvre de la création ». Mais jusqu'où cela va-t-il continuer?

La « société du Grütli » est un des précurseurs des partis de gauche en Suisse. Elle a vu le jour en 1838 à Genève, à l'occasion de la réception de quelques membres de l'Association des appenzellois de Genève qui, après un voyage dans leur partie, s'en sont retournés à Genève. Ce long voyage de quelque 400 kilo-

mètres était à l'époque, avant que le chemin de fer n'existe, une véritable aventure !

Incrovable développement

Il y a 50 ans, pour un bernois ou une zurichoise, Paris était très loin et New York, une ville qu'on regardait sur les pages d'un calendrier. On n'avait jamais entendu parler des Maldives ou de Phuket.

La mobilité s'est développée dans des proportions incroyables durant les dernières décennies. Durant nos loisirs, pour notre vie professionnelle ou pendant les vacances, nous avalons des distances incroyables par avion, en train, en bus ou en voiture, à moto, à vélo ou en bateau. Et même

à pied ! Le chiffre « officiellement » énoncé de 22 000 kilomètres parcourus en moyenne par un homme durant toute sa vie, me semble bien trop bas, même pour les gens qui n'aiment pas marcher !

36,7 kilomètres par jour

Dans le « microrecensement des transports », l'Office fédéral de la statistique étudie le comportement de la population suisse en matière de transports. Les résultats pour l'année 2010 ont été publiés en mai dernier: Chaque personne (dès 6 ans) parcourt en moyenne 36,7 kilomètres par jour dans le pays – 4% ou 1,5 km de plus qu'en 2005. La

plus grande partie de cette distance globale, soit 23,8 km, est parcourue en voiture, 8,6 km en transports publics, 2,8 km à pied ou à vélo. Une petite consolation pour nous autres défenseurs des transports publics, c'est que la distance parcourue en voiture est restée la même alors que celle effectuée en transports publics a augmenté. Mais la question reste fondamentalement la même : quels sont les bienfaits de cette si grande mobilité qui continue à s'étendre ? Où est la limite, à quel moment ce va-et-vient continu tombera-t-il dans l'absurde ? A quoi cela me sert-il de rouler plus de 30

km si à la fin, je suis de nouveau à la même place ?

Les loisirs sont sources de déplacements

Pourquoi sommes-nous tellement souvent en route ? Les loisirs sont le motif principal (pour se rendre à une activité ou pour la pratiquer), même si leur part (basée sur la distance parcourue) a diminué de 45% à 40%. La part des pendulaires sur le chemin du travail a augmenté à 24%. Les autres trajets sont effectués pour les achats, les activités professionnelles, la formation, les services et l'accompagnement (mais pour nos lecteurs les pourcentages sont répartis diffé-



Le trafic prend de l'ampleur - que ce soient dans les transports publics ou privés. Il faut promouvoir une offre de transport « qui économise l'énergie et l'espace ».

DOSSIER

à-bas »* – ou le sens de la mobilité

remment: les chauffeurs de bus, les mécaniciens et les agents de trains parcourent de longs trajets pour leurs activités professionnelles).

Les hommes riches et jeunes des régions périphériques font plus de trajets

Mais ce ne sont pas seulement les activités salariées qui sont responsables d'une mobilité diversifiée. Comme l'a démontré l'enquête, les jeunes adultes (entre 18 et 24 ans) parcourent les plus grandes distances: 49,2 km par personne et par jour. Les hommes circulent plus que les femmes, ceux qui gagnent plus aussi par rapport aux gens à petits revenus. Les personnes qui vivent dans les noyaux urbains sont celles qui effectuent le moins de trajets. Mais on ne circule pas seulement beaucoup à l'inté-

rieur du pays, les personnes résidant en Suisse aiment aussi voyager à l'étranger. Les distances par voyage (par exemple en avion) étant sensiblement plus longues que pour un trajet quotidien de pendulaire, des chiffres importants s'accumulent malgré le petit nombre de trajets effectués: on arrive à 6900 km, ce qui représente plus de la moitié des trajets effectués à l'intérieur du pays (13 600 km). Si l'on considère la part des transports publics qui augmente en même temps que la distance totale, la part des ménages qui disposent d'au moins une voiture a baissé durant les 5 dernières années de 81% à 79%. Autrement dit: un cinquième des ménages peut vivre sans voiture. Un autre recul encore plus important est celui de la part des jeunes qui pos-

sèdent un permis de conduire: en 1994, encore 71% entre les 18 à 24 ans avaient le permis, en 2012 cette proportion n'est plus que de 59%. Entre 45 et 64 ans, 90% ont un permis de conduire.

Croissance sans limites ?

Depuis dix ans, le canton de Berne organise chaque année une « journée des transports » lors de laquelle différents aspects des transports sont expliqués par des spécialistes. Cette année, la journée se déroulera sous le thème « Croissance sans limites – ou bien plus de mobilité avec moins de trafic ? » (la journée des transports a lieu le 24 août et elle est déjà complète). Sur l'invitation à la journée des transports, on peut lire une brève explication du thème: « La prestation de transport de la popu-

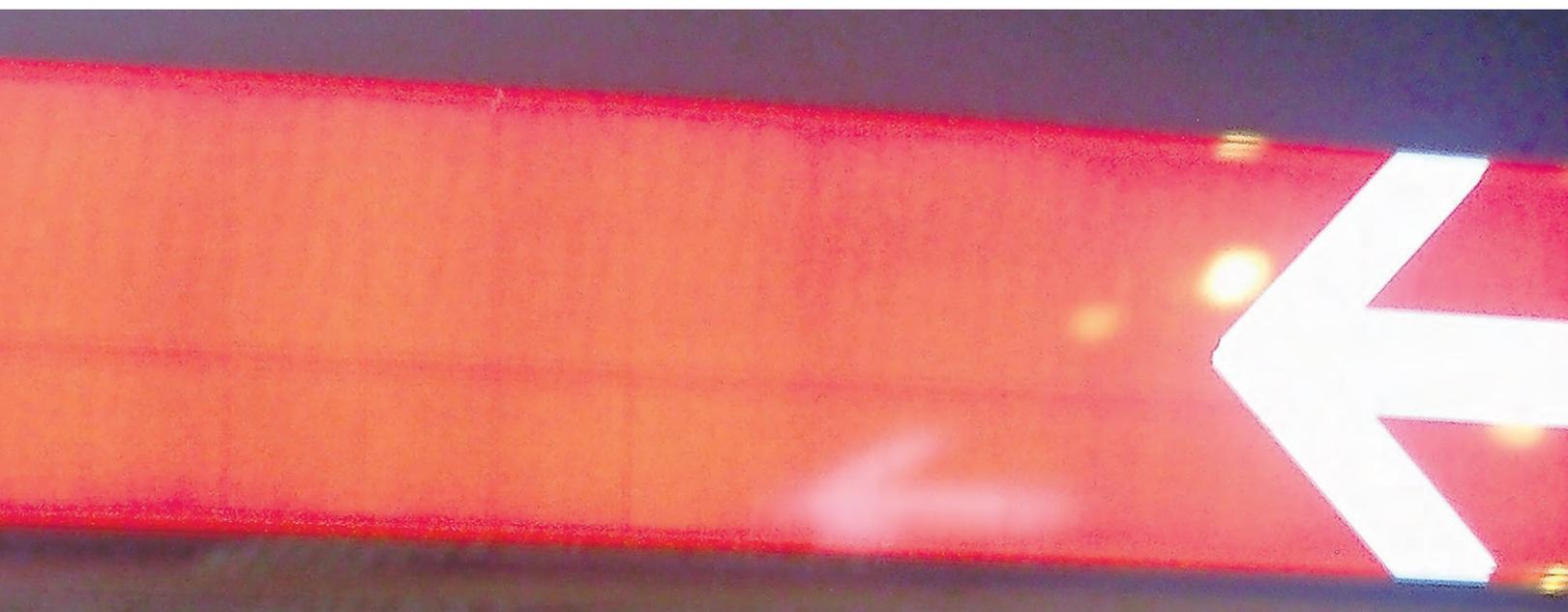
lation suisse augmente d'année en année. L'économie politique et des transports a jusqu'à présent considéré de son devoir de mettre à disposition les capacités nécessaires pour répondre à ces besoins. Le financement des infrastructures nécessaires pour cela est réalisé par l'Etat, mais il est à la limite de ses capacités. Simultanément, la consommation d'énergie augmente de manière effrénée et les répercussions négatives du trafic touchent la qualité de vie de la population. Il est évident qu'une telle évolution n'est pas supportable à longue échéance. Devons-nous développer une nouvelle manière de comprendre la mobilité qui se distingue du « toujours plus vite et toujours plus » ? Devons-nous remettre en question certains besoins

ou est-ce qu'une politique des transports apportant une meilleure qualité de vie en utilisant moins de ressources serait possible? »

Utiliser toutes les possibilités

Les thèmes des exposés de la journée des transports tourneront autour de la mobilité durable, du management de la mobilité et du carsharing. L'un des orateurs est Reto Lorenzi, depuis 2008 chef de la section de politique des transports de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Son travail consiste à traiter les diverses répercussions de la mobilité. « L'avenir de la mobilité réside dans une offre de transports économisant l'énergie et l'espace, qui réponde aussi aux

Suite en page 12



Suite de la page 11

besoins économiques et sociaux du pays » déclare le responsable de la politique des transports de l'ARE. L'infrastructure des transports doit être faite de manière à ce que « la mobilité nécessaire soit économiquement supportable et effectuée de manière efficace. Dans le sens du service public, toutes les catégories de population et toutes les régions du pays ont droit à un système de transport qui fonctionne. » Afin que la mobilité ne détruise pas les principes de vie naturels et afin d'augmenter la sécurité des transports, l'ARE coordonne en matière de politique des transports les Of-

fices fédéraux OFROU, OFT et OFAC. « Pour une mobilité durable et saine il ne suffit malheureusement pas de miser seulement sur l'innovation technique », ajoute Reto Lorenzi dans une interview avec « Promotion Santé Suisse ». Il mentionne l'action « bike to work » comme « bon exemple du domaine de la mobilité quotidienne montrant comment on peut s'activer. » Pour Reto Lorenzi une chose est évidente: « Le potentiel théorique pour un transfert du trafic sur le vélo est grand. Dans quelle mesure il est possible de le réaliser dans les faits [...], chacun le décide pour soi avec ses préférences personnelles. »

pan

Les transports publics et privés ont beaucoup de répercussions positives – mais aussi des aspects plus problématiques. Non seulement la répartition modale doit faire l'objet de discussions, mais aussi les limites de la mobilité dans le sens général.



KeyStone

RÉALITÉ DES COÛTS DE LA MOBILITÉ

Il faut considérer le prix à payer pour la voiture et les transports publics et savoir ce que nous sommes prêts à payer

La plupart des automobilistes est complètement à côté de la réalité avec ses estimations : ce n'est pas seulement la benzine qui coûte, mais aussi l'amortissement, les intérêts sur le capital, les impôts, les assurances RC, casco et autres (protection juridique voiture, assurance-passager, etc.), les frais de parcage, les frais accessoires comme la vignette, la cotisation à l'ACS, au TCS, à l'ATE, le livret ETI, etc. et l'entretien du véhicule. Naturellement ces coûts sont tous individuels, nous calculons donc ici sur des moyennes. Le TCS, qui constitue une source au-des-

sus de tout soupçon, compte avec des frais fixes moyens de 6740 francs par année pour une voiture, ce qui est plus que le prix d'abonnements généraux pour une famille avec deux enfants (6490 francs si les enfants ont moins de 16 ans). Si les enfants ne circulent pas avec leur propre AG mais avec des cartes juniors, cela revient encore meilleur marché. Et il faut encore ajouter les coûts variables pour l'utilisation de la voiture : usure de la voiture, benzine, pneus, services et réparations. Le TCS compte en moyenne env. 30 centimes par kilomètre (de coûts variables seulement) ou

encore une somme moyenne de plus de 4300 francs par année pour 15000 kilomètres. Ainsi, on arrive à des frais globaux de plus de 11000 francs par année pour l'utilisation d'une voiture, ce qui représente vraiment une grande somme.

Celui qui circule en transports publics sans abonnement général, mais en prenant chaque fois un ticket doit compter selon Mobility à un prix au kilomètre de 19 centimes. Pour les transports urbains, en prenant un ticket par trajet, ce prix est certainement trop bas. Pour les autres trajets, il est trop haut. Ainsi, un voyage de Berne à

Berlin avec une place assise à siège inclinable City Night Line coûte environ 41 francs selon les offres, ce qui donne pour ce trajet de 964 kilomètres un prix au kilomètre de 4.25 centimes.

Coûts externes en sus

Ce dont on n'a toujours pas tenu compte dans ce calcul déjà très compliqué et rébarbatif, ce sont les coûts externes de la mobilité : les frais liés à l'environnement, à la santé ; mais ce qu'il faut aussi dire, c'est que l'utilité économique et sociale de la mobilité peut être évaluée de manière très différente selon l'intérêt de celui ou celle qui

en fait le calcul.

Et ce dont on n'a pas non plus tenu compte dans les précédents calculs, ce sont les coûts impliqués par le facteur temps : le temps utilisé pour un trajet spécifique est aussi important. Le pendulaire qui est coincé dans les bouchons doit tenir compte de ce temps supplémentaire qui vient renchérir le prix du trafic individuel. Celui qui par contre utilise les transports publics peut profiter du temps de parcours pour travailler (sur son portable), pour lire ou pour se détendre.

pan.

ÊTRE MOBILE EN TOUTE CONSCIENCE: UNE QUESTION DE COMPORTEMENT - OU D'ESTIME

On ne peut pas toujours choisir librement le lieu de travail ou de résidence : où peut-on trouver un appartement qui soit dans nos moyens, qui convienne à nos enfants ? Où avons-nous (et les autres membres de notre famille) nos racines sociales ? Où avons-nous pu trouver une place de travail ? Que faire lorsque le lieu de travail est transféré, mais qu'un déménagement ou que la vente de la maison n'est pas envisageable ? L'appel des « grands espaces » vient en outre se greffer à tout cela : les familles ne trouvent pas en ville de logement suffisamment grand pour un loyer correct, elles partent donc « se mettre au vert » à la campagne qui, entre nous soit dit, n'est plus si verte

qu'on le croit. Les derniers chiffres démontrent que la population augmente plus vite à la campagne qu'à la ville.

Choisir des alternatives

Mais malgré toutes ces contraintes, on a la plupart du temps une liberté de décision considérable. Celui qui va tous les jours faire ses commissions ne planifie pas suffisamment. Un autre exemple : aujourd'hui il y a pratiquement partout des corps de musique, des clubs de sport, des associations de tir. Est-ce que ça a vraiment un sens de parcourir quelque 30 kilomètres en voiture pour le sport hebdomadaire ? Ne serait-il pas plus sensé de changer de club de sport, ou de prendre un abonnement dans

une autre salle de fitness ?

Le choix du moyen de transport est aussi bien souvent un acte peu réfléchi : la plupart du temps, on prend sa voiture car elle est là, devant la porte ou dans le garage, et que c'est plus simple de ne pas devoir organiser autre chose. Celui qui, pour son autonomie de mouvement, utilise une voiture Mobility au lieu d'un véhicule personnel a besoin de plus de temps avant de pouvoir effectuer son trajet, et il est encore plus compliqué et long de s'adresser à une entreprise de location de voitures, en plus chaque kilomètre parcouru coûte plus cher. C'est pourquoi les automobilistes non motorisés prennent le temps de réfléchir si un trajet spécifique doit vraiment être effectué en voiture

(par exemple si l'on doit se rendre dans un endroit où il n'y a vraiment pas de transports publics ou si le bus ne circule pas le soir). Celui qui part de chez lui dans sa voiture roule rarement jusqu'à la gare la plus proche afin de prendre le train pour se rendre en ville. Quant à celui qui possède un AG, il choisira plus volontiers les transports publics dès lors qu'ils ne coûtent « rien ».

La voiture : chère et lente !

Lorsqu'il s'agit de choisir un moyen de transport, la voiture a certains avantages par rapport aux transports publics, au vélo ou à la marche à pied. Mais presque toujours ce sera le moyen de transport le plus cher, et pour

faire des trajets entre deux centres urbains, sur de longues distances, ainsi que dans les agglomérations, cela prendra plus de temps en voiture qu'en transport public ou à vélo. Par exemple, le planificateur de route du TCS compte pour un trajet en voiture entre la gare de Berne et la gare de Zurich 1 h 52 (par la route la plus rapide). En train, on gagne une bonne demi-heure pour se rendre à Zurich, et pour Schaffhouse, selon les correspondances, il faut compter 1 h 52, 2 h 03 ou 2 h 15. En trafic urbain, le vélo est imbattable du point de vue de la rapidité pour les trajets jusqu'à 3 kilomètres.

pan.

Commission migration

Samedi 1^{er} décembre

Olten
Congress-
hotel

■ **Journée de la commission migration**

Durant cette journée, dont de plus amples informations vous seront communiquées ultérieurement, nous pourrions compter sur la participation de Doris Bianchi, experte en assurances sociales auprès de l'USS.

Commission migration

Sections

Dimanche 2 sept.

Refuge de
Valeyres

■ **VPT Nord vaudois**

Grillade familiale Travys

Et n'oubliez pas le 15 novembre : assemblée générale à la cabane de l'Écaille.

Christophe Burgy, président

Pensionnés

Mardi 14 août

■ **Retraité TL & Métro**

Sortie dans le Val d'Aoste

L'association des retraités TL et Métro organise le mardi 14 août sa grande sortie annuelle. Elle aura lieu à Aoste, Arnald, Monjovet.

Rendez-vous 6 h 45 Parc du Vélodrome, arrêt en route pour le café et croissant (compris dans le prix de la course). 11 h 10: visite d'une charcuterie et dégustation.

Ensuite départ pour le **repas de midi avec menu gastronomique**: hors-d'œuvres, entrées, sorbet, viandes, dessert, café digestif, vin de la maison en bouteille. Tout compris pour le prix de CHF 100.- par personne.

Possibilité inscriptions pour collègues retraité ou amis auprès du président Roland Bergmann 021 624 64 14 ou du secrétaire Marc Gay-Crosier 021 634 89 51 ou Natel 079 666 48 04.

Retour aux environs de 16 h 00, arrivée à Lausanne vers 20 h 00.

Le comité

Mercredi 22 août

Gruyère-
Jaun

■ **PV Jura**

Sortie annuelle

Pour cette année, le comité vous a concocté une magnifique sortie, dans le beau pays de la Gruyère.

Départ de Porrentruy, parc Zigguratt 7 h 15, Delémont 7 h 45. Café et croissant seront servis dans le car, vu que Electrobroc nous attend à 10 h 30. 10 h 30 Visite du centre d'information sur l'Energie (Electrobroc) se termine par un apéro. Repas de midi au restaurant Wasserfallen à Jaun-Village (potage – salade mêlée – tranches de porc à la crème – nouilles/frites – garniture de légumes – salade de fruits frais). Selon la disponibilité visite du cimetière. Col du Jaun-Boltigen-Thoun. Arrêt café au restaurant Campagna à Belp. Delémont arrivée env. 19 h, Porrentruy 19 h 30. Prix de sortie : CHF 60. Car tout confort avec Catherine-Excursions. A charge des participants : boissons de midi. **Inscription jusqu'au : 17 août** auprès du président P. Ackermann tél. 032 422 48 35 ou du secrétaire : Oscar Schaub tél. 032 422 67 76.

Le secrétaire : Oscar

Pensionnés

Mardi 28 août

■ **PV Fribourg**

Pique-nique aux Monts de Marsens

Mardi 28 août aura lieu le pique-nique au chalet des Gros Prays aux Monts de Marsens.

Accès par le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11 h 08, arrivée à Marsens à 11 h 55. Par voiture privée: rendez-vous devant la boucherie de Marsens à 11 h 55 pour y prendre les passagers du bus. Retour de Marsens à 16 h 26 ou à 17 h 19, arrivée à Fribourg à 17 h 20 ou à 18 h 00. La soupe du chalet et les cafés sont offerts. Pour le reste, chacun apporte son pique-nique. Boissons à disposition sur place à des prix raisonnables. Le pique-nique a lieu par n'importe quel temps.

Inscription jusqu'à samedi 25 août au plus tard, en indiquant le mode de transport, auprès du vice-président, Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: franz-rohner@bluewin.ch ou auprès du secrétaire, Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail: jzulauff@hotmail.com

Loisirs

Vendredi 5 et samedi 6 octobre

Zuchwil

■ **USSC**

Championnats suisses de tir

Renseignements et inscriptions auprès de Franz Hurschler, via Carona 33, 6815 Melide, tél. 091 649 84 62.

Le comité d'organisation

DÉCÈS

Bornand Arthur, est décédé à l'âge de 85 ans. Il était toujours en pleine forme pendant toutes ces dernières années. Malheureusement il a appris récemment qu'il avait un cancer généralisé. En l'espace de 8 jours il nous a quittés, entre la nuit du samedi 14 au dimanche 15 juillet. Il totalisait plus de 50 ans de cotisations au SEV. Il était membre de la section VPT Nord vaudois.

Gaille André, Lausanne; décédé le 15 juillet dans 92^e année. Membre de la section VPT TL-LO.

Genilloud Sylvia, veuve d'André, Sion; décédée le 11 juillet dans sa 86^e année. PV Valais.

Küffer Rosalie, veuve de Hans, Täuffelen; décédée le 11 juillet dans sa 95^e année. PV Biel-Bienne.

Liechti Annemarie, veuve de Rudolf, Nidau; décédée le 9 juillet dans sa 86^e année. PV Biel-Bienne.

Magistrini Jean-Pierre, chef-adjoint retraité, Lausanne; décédé le 18 juillet dans sa 74^e année. PV Vaud.

Mamie Germaine, garde-barrière, Bassecourt; décédée dans sa 80^e année. PV Jura.

Maurer Milka, veuve de Robert, Courtelary; décédée le 8 juillet dans sa 86^e année. PV Biel-Bienne.

Regamey Georges, chef de service d'exploitation retraité, Lausanne; décédé le 12 juillet dans sa 90^e année. PV Vaud.

Weber Roger, conducteur de tracteur sur rails retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 17 juillet dans sa 84^e année. PV Vaud.

PRÉAVIS – INFORMATION AUX CADRES CFF

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

jeudi, 29 novembre 2012, de 11 h 30 à 13 h 30

Hôtel Ador, Berne, Laupenstrasse 15

Exposé (en allemand) sur le thème de la « Conduite durable »

par Marc Münster, membre de la direction de Sanu future learning SA, Bienne, suivi d'une discussion avec l'orateur (allemand-français), puis d'un apéritif dînatoire.

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

SBV

RPV Lausanne-Palézieux

Des soucis pour le personnel de la manœuvre de Lausanne

L'assemblée générale de printemps de la section RPV Lausanne-Palézieux a eu lieu le samedi 21 avril au café-restaurant « Le Milan » à Lausanne.

Le président ouvre l'assemblée en souhaitant la bienvenue aux 18 membres présents. Aucune modification de l'ordre du jour a été demandée. Le procès-verbal de l'assemblée générale d'automne 2011 a été approuvé. Le président a présenté son rapport annuel. Le dernier changement d'horaire a provoqué un petit séisme : le dépôt a été fermé et la rotation ainsi que de l'organisation du travail du personnel de la manœuvre ont été modifiées. Face à ces changements, des collègues ont

demandé de pouvoir mieux connaître leurs droits notamment en matière de salaires. Une séance avec M. Genoud, chef de région, a été agendée. Notre secrétaire syndical Jean-Pierre Etique s'est entretenu avec nous et nous a aidé à mettre en place des arguments à faire valoir lors de la rencontre avec M. Genoud. Ce dernier a dit en un premier temps ne pas comprendre notre intervention, puis il a convoqué tous les collaborateurs concernés dans son bureau pour leur livrer les informations nécessaires au sujet de leur rémunération. Lors de la conférence des présidents des sections SEV de Suisse romande, le nouveau système salarial Toco a été évoqué en la présence du président Giorgio Tuti.

Pas d'augmentations

Le comité SEV a décidé de consulter toutes les sections pour leur demander leur avis sur une augmentation des cotisations. Trois variantes ont été proposées, elles ont été affichées dans le local. Tous les collègues de la section ont répondu non aux trois variantes.

Genève recrute

Suite au rapport du président, c'est au tour du caissier de prendre la parole. Il a relevé que la fortune de la section a tendance à diminuer. La commission de gestion a vérifié les comptes et a recommandé à l'assemblée générale de les approuver, ce qui a été fait.

Une longue discussion a eu lieu sur l'avenir du personnel de la manœuvre qui travaille en gare de Lausanne. De nouveaux changements auront lieu lors du changement d'horaire de décembre. Des mécaniciens manœuvre A40 sont activement recherchés pour aller travailler à Genève. Pour ceux qui quitteraient Lausanne pour Genève, l'aller-retour Lausanne - Genève sera inclus dans le temps de travail.

Local de service à améliorer

Au chapitre des divers, signalons le projet SOPRE présenté par un membre de la commission du personnel. Les collègues qui ont une adresse mail sont priés de la transmettre au comité de la section, ainsi ils pourront recevoir directement chez eux les nouvelles du SEV. Plusieurs collègues ont émis l'idée d'améliorer le local de la manœuvre. Affaire à suivre.

Le président a clos l'assemblée à 18 h 20.

Gilles Favre/AC



La gare de Lausanne est à la veille d'importants travaux de rénovation et d'agrandissement.

■ PV Neuchâtel

Deux balades bien fréquentées

Deux sorties ont récemment eu lieu: la sortie pédestre 2012 et la course annuelle.

Le beau temps nous a accompagné pour notre sortie pédestre (organisée en commun avec la section PV Jura) le jeudi 10 mai. Le train et le bus amenèrent jusqu'à Krattigen les 39 participants à cette course. Promenade bucolique à travers les champs jusqu'à Faulensee. Notre tra-

ditionnel apéritif fut apprécié avant le copieux repas (fritures de sandre) servi au restaurant Hecht à Faulensee. L'après-midi, balade ombragée au bord du lac jusqu'à Spiez puis bateau jusqu'à Thoune. Le train ramena tout le monde dans la bonne humeur chez soi.

Pour la course annuelle, ce sont 39 membres de notre section qui se sont retrouvés à Neuchâtel et Berne (pour ceux du Haut). Le temps maussade nous a accompa-

gné toute la matinée. L'apéro fut servi à l'abri en gare de Oey-Diemtigen avant de monter dans le bus qui nous emmena jusqu'à Grimmialp au fond du Diemtigtal. Après le repas au Restaurant Spillgerten, le soleil étant revenu, promenade dans les environs jusqu'à Blauseeli. Retour par bus et train dans la bonne humeur habituelle dans nos foyers. Un grand merci à Y. Renevey, guide et organisateur de ces deux courses.

Le secrétaire, M. Quartier

■ SBV Ouest

L'assemblée a abordé de nombreux sujets

De ToCo aux exonérations fiscales : l'assemblée générale de printemps a été animée.

Notre dernière assemblée générale a eu lieu le 22 mai au Buffet de la Gare à Lausanne. Nous avons eu le plaisir d'accueillir notre présidente centrale Elisabeth Jacchini et le secrétaire syndical Daniel Froidevaux qui remplace notre collègue Daniel Troillet qui a été élu au Conseil d'Administration des CFF. Au vu de l'éventuelle fusion entre les sous-fédérations SBV et VPV, nos collègues de la VPV sont également présents à cette assemblée. Notre invité externe était Monsieur Samuel Bendahan, membre du conseil communal Lausanne pour le parti socialiste.

Décès du collègue Morand

L'assemblée respecte une minute de silence en souvenir de notre cher collègue et ami Gérard Morand, décédé le 14 mai 2012 à l'âge de 51 ans suite à une longue maladie.

Comptes 2011

Au début de l'assemblée, notre caissier Richard Comte présente les comptes de l'exercice 2011. La situation de la caisse est saine. La Région n'a pas dépensé tout l'argent octroyé. La commission de gestion SBV Ouest a présenté son rapport. L'assemblée a donné décharge au caissier par applaudissements.

ToCo

Au moment de cette assemblée, les nombreux recours des membres suite à l'introduction du nouveau système salarial ToCo étaient encore en cours de traitement. Tout le monde pense qu'il sera difficile d'obtenir un résultat satisfaisant.

Vente voyageurs Genève

Nous déplorons la fermeture de l'Agence de voyages CFF en ville. Une pétition contre cette décision des CFF a été transmise au Grand Conseil

genevois ainsi qu'au Chef de région Vente voyageurs Léman. Pour le maintien de cette agence en ville, le soutien du public serait là. Nous avons l'impression que les CFF privilégient les canaux de vente électroniques (internet, i-phone, etc) par rapport à la vente des billets de train aux guichets. Il doit s'agir d'un phénomène de société - malheureusement.

Exploitation (I-B) Genève

Pour fin 2012, la gare de Genève-La Praille sera automatisée. En 2014, la gare de Genève-Cornavin sera également automatisée. Les aiguilleurs de pavillon perdront le travail actuel. Personne ne sera transféré à l'unité Chance (ex NOA) ; des solutions sont en vue pour tous.

Projet de fusion

Notre président Alain Uldry nous présente brièvement le projet de fusion SBV-VPV qui devrait permettre entre autres une plus forte représentation de nos intérêts envers les CFF.

Exonérations fiscales

Notre invité externe Samuel Bendahan nous présente quelques aspects de l'exonération fiscale accordée à des nouvelles entreprises qui s'installent en Suisse. La politique fiscale de la Suisse n'a pas que des avantages. Elle attire par exemple des entreprises multinationales qui profitent de l'exonération fiscale sur leur bénéfice et qui trouvent dans notre pays des conditions très favorables au niveau de la qualité de vie en générale, du niveau élevé de la formation des gens et au niveau des excellentes infrastructures. Par contre, l'Administration fédérale perd des milliards de francs suite à ces exonérations. Cet argent serait utile pour par exemple aider des petites et moyennes entreprises traditionnelles qui sont en difficulté.

Après une assemblée très variée et intéressante, les membres se réunissent pour le traditionnel repas offert par la région.

SEV-SBV Ouest
Pour le comité : Erwin Trachsel

Care Economy - vital mais mal estimé

De nombreuses professions ne sont pas correctement considérées

Care Economy - un nouveau nom pour un thème de longue date. Difficile à traduire, il signifie en quelque sorte l'économie de l'encadrement et des soins. C'est un nom dont on devrait mieux se rappeler.

Il se réfère à toutes les activités rémunérées ou non où des personnes s'occupent d'autres personnes de quelque manière que ce soit. Par exemple pour l'encadrement des enfants, pour des soins prodigués à des adultes dans le besoin, pour effectuer des tâches ménagères pour des personnes dépendantes ou inaptes au travail, pour aider des proches, des voisins, ou pour d'autres tâches envers des connaissances.

Les femmes sont les premières concernées

Ce travail constitue une partie importante de la qualité de vie et du bien-être de la société et forme la base de notre propre existence et de notre propre bien-être. Il garantit une possibilité de survie. La plupart de ces tâches ne sont pas rémunérées et clairement, il s'agit de travaux qui incombent principalement aux femmes. Mais les hommes en profitent plus souvent que les femmes. L'essor du pays dépend aussi du fait que les citoyennes, jour après jour, année après année et une génération après l'autre, soient prêtes à trimer sans être payées.

Zone d'ombre

Mais ces tâches ne sont pas prises au sérieux par les milieux économiques et politiques, ni par la société, et elles ne sont pas assez estimées. Les tâches ménagères ne sont pas considérées comme un travail, l'économie n'en tient pas compte, malgré que les



Il y a certaines tâches rémunérées qui tombent également dans le domaine de Care Economy, c'est le cas dans les hôpitaux et les homes médicalisés.

efforts fournis soient tout autant conséquents que dans le cadre d'une tâche rémunérée. C'est une zone d'ombre dans la perception économique et sociale. Mais ce que l'on ne dit pas, c'est qu'en Suisse, 4/5 du total des heures travaillées par les femmes - qu'elles soient payées ou non - sont dans le domaine de Care Economy. La proportion chez les hommes est de 2/5. 66% des tâches non-payées sont effectuées par des femmes, dans la plupart des cas en plus d'une activité salariée. Les femmes en Suisse effectuent du travail non payé pour 70 milliards de plus que les hommes. La valeur correspondant se monte, selon la méthode de calcul utilisée, à 139 -215 milliards de francs par année (1997) et correspond ainsi au moins à la moitié du PIB. Tout le secteur bancaire avec une valeur de quelque 35 milliards de francs a l'air presque ridicule à côté de cela.

Il y a certaines tâches rémunérées qui tombent éga-

lement dans le domaine de Care Economy, que ce soit dans l'économie publique ou privée. Les personnes qui ont besoin de soins peuvent se trouver aussi dans les hôpitaux et les homes médicalisés. Et là aussi les femmes constituent la majeure partie du personnel.

Les éléments typiques du domaine de Care Economy sont: des tâches peu planifiables, difficiles à rationaliser, mal mesurables, exigeantes sur le plan émotionnel, sans limites, multifonctionnelles (diverses choses doivent être effectuées en même temps), ce qui demande beaucoup d'engagement personnel mais, comme nous l'avons déjà vu, ce sont des tâches qui ne sont pas ou peu honorées ni appréciées à leur juste valeur. La répartition entre vie professionnelle et temps libre ou entre temps productif et improductif n'est donc pas objective pour une femme, ce serait même un signe de mépris.

Malgré que cela soit une revendication majeure des

femmes depuis bien longtemps, la répartition différenciée des tâches non rémunérées ne se fait que très lentement. Ceci est pourtant une condition pour garantir aux femmes enfin les mêmes chances sur le marché du travail. Et l'inégalité n'a pas forcément lieu entre les hommes et les femmes, mais aussi entre femmes elles-mêmes: bien souvent ce sont des migrantes en situation précaire, mal payées, sans permis de travail qui prennent en charge les tâches d'encadrement, de soins et de ménage, et cela ne va pas du tout dans le sens du mouvement féministe.

Risque de pauvreté pour les femmes âgées

Les femmes qui effectuent des tâches non payées à la maison, pour prodiguer des soins ou encadrer d'autres personnes ne sont pas ou peu assurées, par exemple elles ne reçoivent qu'une rente AVS ou AI minimale et ne sont pas affiliées à une caisse de pensions. Donc,

non seulement ces tâches importantes pour la survie ne sont pas appréciées à leur juste valeur, mais en plus elles signifient aussi un risque de pauvreté pour les femmes qui avancent en âge.

Le travail non rémunéré va encore augmenter à l'avenir au vu de la crise financière, des réductions d'impôts en faveur des riches et des tentatives d'économie constantes des Etats en réaction à cette situation. A part une répartition équitable des tâches non rémunérées entre les sexes, il faut une mise en disponibilité des personnes qui effectuent des tâches d'encadrement par les employeurs (CCT) mais aussi une réduction massive de l'activité salariée pour tous. Une hausse de l'âge de la retraite des femmes est de ce point de vue aussi une façon ouverte de se moquer des femmes. Celui ou celle qui aimerait en savoir plus à ce sujet peut lire l'édition du magazine "Widerspruchs" qui paraîtra cet automne.

Mascha Madörin

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

Afin de renforcer ses équipes de conducteurs de trains à Montreux, le Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois désire engager, afin d'assurer la relève, des

Mécaniciens de locomotive

Permis de conduite catégorie B

Vos tâches :

- Conduite des trains « Panoramic », « Classic » et « Régionaux » sur la ligne Montreux–Zweisimmen et des trains régionaux sur la ligne Montreux–Sonzier
- Conduite et service clientèle dans les trains régionaux de la ligne Vevey–Blonay–Les Pléiades (remplacements)
- Manœuvre en gare de Montreux
- Travaux de maintenance du matériel roulant au dépôt de Montreux

Votre profil :

- Âge entre 25 et 40 ans
- CFC ou Maturité, idéalement dans le domaine électromécanique, et expérience professionnelle de quelques années
- Intérêt pour la conduite des trains et pour la mécanique
- Aisance dans le contact avec la clientèle
- Vous considérez les horaires irréguliers comme une chance pour l'organisation flexible de vos loisirs

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Gabriel Rosetti, responsable Production. Tel 021 989 81 60, mail g.rosetti@goldenpass.ch.

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez nous rejoindre ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1**, ou par mail à g.rosetti@goldenpass.ch. Délai 15. 8.2012.



www.goldenpass.ch

Journée de formation pour les femmes

Du progrès au succès

Les femmes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Vendredi 23 novembre 2012, Hotel Bern à Berne

Nous sommes tous égaux devant la loi. Mais avons-nous les mêmes salaires que les hommes? Les mêmes perspectives professionnelles et de carrière? Les tâches ménagères et d'encadrement sont-elles partagées avec notre partenaire? Nos places de travail, notre sphère privée, nos syndicats sont-ils exempts de violence, d'harcèlement sexuel, de sexisme?

Exposé principal (avec traduction simultanée)

«Regard sur le passé – plein gaz vers l'avenir»

Oratrice: **Regula Rytz**, conseillère communale, conseillère nationale et co-présidente des Verts, secrétaire USS durant de longues années, historienne

Le nombre de participantes est limité.

Les inscriptions sont acceptées dès à présent.

Prière de les adresser à:

031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Pour de plus amples informations:

www.sev-online.ch

Inscrivez-vous maintenant !

Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato



Parkhotel **Brenscino**
BRISSAGO

Laddove non è facile partire!
Dort wo Ihnen der Abschied nicht leicht fällt!
L'endroit qu' il n'est pas facile de quitter!

Chez nous vous trouvez le temps...

Temps pour s'arrêter – temps pour loisirs – temps pour soi!

Une oasis située au milieu d'un parc subtropical extraordinaire (38000 m²) avec vue charmante sur le Lac Majeur.

Votre petit paradis...

où nous offrons hospitalité « pure »!

Comme membre SEV vous percevez 20% de Rabais

sur l'hébergement. Ceci est valable aussi pour notre « Brenscino »-Hit fort apprécié « 7 pour 6 »

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch



GOLDENPASS à Montreux, exploite le Montreux-Oberland Bernois (MOB), ainsi que d'autres réseaux ferroviaires et installations touristiques situés entre le lac Léman et l'Oberland bernois. Pour renforcer le team chargé de la gestion des lignes ferroviaires, nous sommes à la recherche d'un chef de projet, prêt à assumer des responsabilités et à s'impliquer pleinement dans le renouvellement et l'entretien des installations ferroviaires.

Le/la chef/fe de projet, voie ferrée

effectuera les tâches suivantes :

- Planification et gestion des travaux de renouvellement et d'entretien des installations ferroviaires ;
- Elaboration et exécution des projets de renouvellement (ouvrages d'art, réfections de voie, de gares, corrections de tracés etc.).

Il/elle sera doté(e) des compétences suivantes :

- Aptitude à travailler seul(e) ou en équipe pluridisciplinaire ;
- Capacité d'analyse et de synthèse ;
- Sens de l'organisation et des priorités ;
- Maîtrise des outils informatiques (bureautique et DAO) ;
- Langue maternelle française avec bonnes connaissances de la langue allemande, niveau B2.

Lieu de service : Montreux

Entrée en service : à convenir

Renseignements : Eduard Merz, Responsable Infrastructure, tél. 021 989 81 20

Yves Pittet, Responsable Infrastructure-Installations, tél. 021 989 81 21

Si vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe motivée, n'hésitez pas à adresser vos offres avec CV, copies de diplômes, certificats et photo récente à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1**.



www.goldenpass.ch

Angle droit

Des demandes d'un genre particulier

Du flot de demandes adressées au team de protection juridique, nous nous efforçons de sélectionner celles qui éveillent un large intérêt.

Il arrive que le l'équipe de la protection juridique du SEV reçoive de curieuses demandes. Nous avons déjà rendu compte d'un collègue qui voulait que le SEV annonce à son fils indigne qu'il voulait le déshériter.

Nous sommes parfois confrontés à des demandes moins extravagantes qui prêtent aussi à sourire.

L'affiliation familiale

Un membre de longue date nous annonce un problème concernant sa femme qui relève du droit du travail.

Cette dernière ne travaille pas dans la branche des transports publics et il demande qu'on lui octroie un avocat. Il est très surpris lorsqu'on lui annonce qu'une affiliation au SEV n'inclut pas automatiquement toute sa famille. Nous l'informons par la même occasion que leur fils commun, qui travaille comme mécanicien de locomotive, ne peut lui non plus pas prétendre à une protection juridique s'il n'est pas lui-même affilié au SEV.

L'imbécile

Un collègue demande au SEV d'écrire à son employeur pour lui demander de licencier son supérieur

hiérarchique direct. A la question de savoir pourquoi cet homme devrait être licencié, le SEV reçoit cette réponse déroutante: « Parce que c'est un imbécile. » Sans autre explication. Il va de soi que le SEV n'a pas donné suite à sa demande...

Le chef mobbé

Et puisque nous parlons de supérieurs hiérarchiques, il faut mentionner que le SEV en compte parmi ses membres. Ce chef n'était pas organisé au SEV, mais il nous a envoyé un épais dossier contenant des mails en partie très confidentiels censés prouver qu'il était victime d'un cas de mobbing. Il est parfois difficile de savoir ce

que cela englobe. Le SEV n'a pas considéré comme du mobbing un mail d'un subordonné au ton certes excité mais poli adressé à ce chef. Le dossier a atterri dans le broyeur de documents et le chef, pas affilié à un syndicat, n'est aujourd'hui toujours pas membre du SEV.

La flatterie

Une collègue très satisfaite de l'issue de son cas d'assistance judiciaire l'a encore fait savoir en téléphonant au SEV pour adresser une nouvelle fois ses remerciements au secrétaire syndical qui s'est occupé de son dossier. A cette occasion, elle souligne plusieurs fois la justesse de ton des propos du

secrétaire syndical ce qui, bien sûr, le flatte. C'est pour cela sans doute que sa nouvelle demande, formulée à la fin de l'entretien téléphonique et concernant une lettre à écrire à sa gérance pour une nouvelle machine à laver, a trouvé un écho favorable auprès du secrétaire en question qui lui a proposé de lui dicter un texte par téléphone. Quant à savoir si la collègue a reçu une nouvelle machine, il ne l'a jamais su.

L'équipe de la protection juridique SEV

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 CHF 78.-, pour les membres qui concluent l'assurance de protection juridique privée. Ne pas oublier de cocher OUI à la protection juridique privée SEV Multi (ou NON si vous ne la voulez pas). Si le NON est coché ou que les deux cases sont laissées vides, vous n'êtes pas assuré.



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 «Urbanears 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 entre le 1^{er} janvier 2012 et le 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.

Le chemin de crête de la vallée de la Gürbe (Gübertaler Höhenweg) entre Berne et Thoune

Balade aux pieds des Alpes bernoises



Jörg Matter, webmaster au secrétariat central SEV de Berne, nous propose une randonnée de cinq heures. Celle-ci nous emmène au travers d'un paysage champêtre aux nombreuses curiosités, avec, comme toile de fond, les fameuses Alpes bernoises.

La balade commence à la gare RER de Kehrsatz située à peine 7 kilomètres au sud de la capitale de notre pays. Le chemin monte jusqu'au home de Kühlewil et tourne à gauche en direction de Engelsberg. Jusque là, c'est assez pentu, car on s'élève de 250 mètres sur une distance relativement courte. La suite du parcours est plus facile, on monte au-dessus de la vallée de la

Gürbe modérément, petit à petit, sur un sentier bien indiqué. Chemin faisant, l'on peut admirer l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau, qui forment une impressionnante toile de fond. La plupart du temps nous marchons sur des sentiers pédestres qui traversent un paysage en grande partie intact, dominé par l'agriculture, parsemé d'imposantes fermes, des champs, des prairies et des forêts clairsemées. Nous faisons étape dans le charmant hameau de Falebach.

Après le village d'Oberfeld (851 mètres, point le plus haut de la balade), notre chemin descend vers le typique restaurant Guetebrünne (pour réserver une table : 031 809 15 21, lu/ma fermé). En cours de route l'on peut s'arrêter pour admirer le Pfaffenloch, une impressionnante caverne enfouie dans la falaise du

Durée de randonnée: 5 heures

Altitude: 660 mètres

La fondation « Abegg » est ouverte jusqu'au 11 novembre tous les jours de 14 h à 17 h 30.

www.abeggstiftung.ch

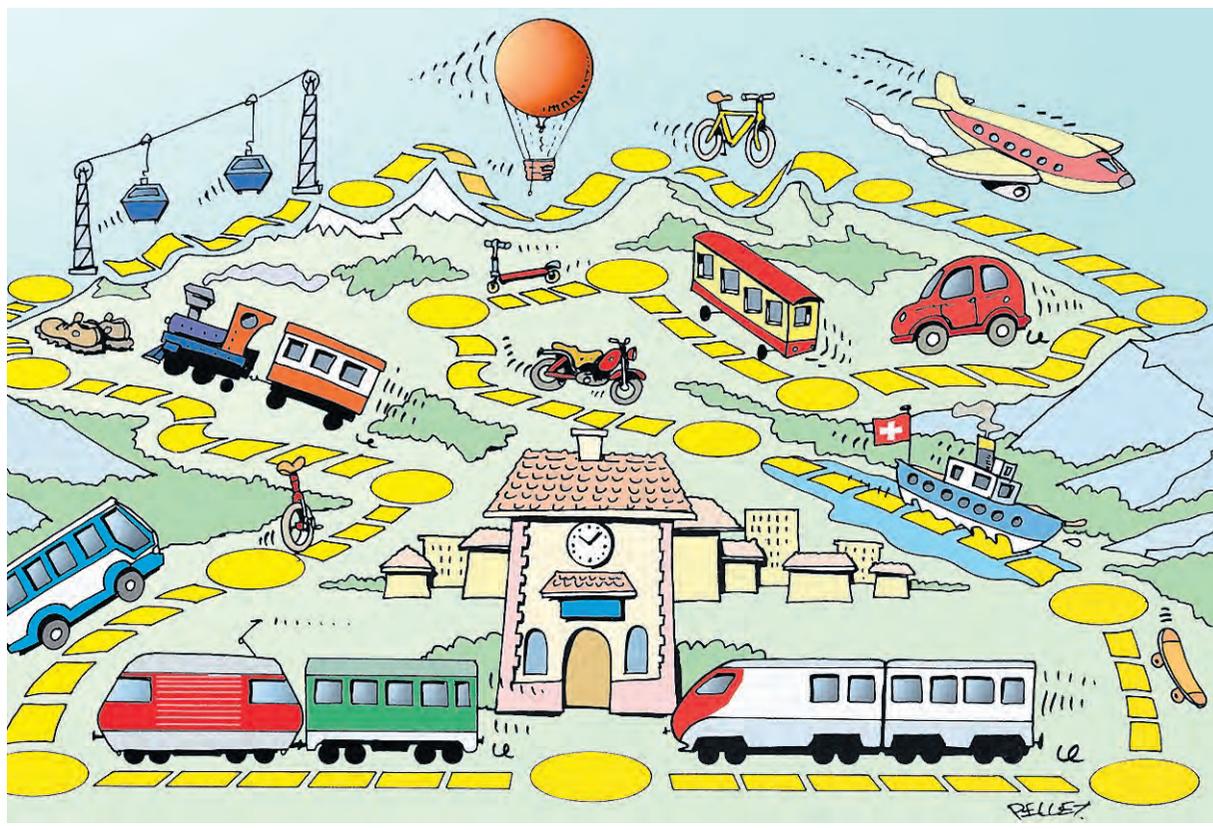


Guetebrünne. Juste avant la bifurcation pour le village de Riggisberg, l'on peut entrevoir le lac de Thoune, une vue digne de figurer sur une carte postale. Le chemin nous conduit ensuite directement au Musée du textile de Riggisberg appartenant à la Fondation Abegg. Ce musée jouit d'une renommée internationale. Récemment rénové, il expose en permanence une riche collection de tapisseries, de costumes et de tissus brodés. Jusqu'au 11 novembre l'on peut y admirer une exposition temporaire consacrée aux peintures sur textile durant le Moyen Age.

Après la visite du musée, reprenons le chemin jusqu'à Mühlebach, puis descendons vers Mühleturnen où la balade se termine à la gare RER de cette commune. Si on veut s'épargner la descente, il est possible de prendre le car postal à Riggisberg déjà.

Jörg Matter

PELLET PIOCHE: EN SUISSE, LA MOBILITÉ NE CESSE DE CROÎTRE



IL Y A 50 ANS

Un nouveau remède contre l'ivrognerie

Le Haut Comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme du gouvernement français relève dans son bulletin (No. 58) un remède contre l'ivrognerie mis au point par le laboratoire pathophysiologique de l'Académie de médecine de Russie. Ce produit est préparé à partir d'une plante de la famille des lycopodes et possède la propriété de provoquer la nausée. « Dès la première séance, le patient ressent un dégoût insurmontable pour l'alcool; il n'en supporte ni l'odeur, ni le goût, ni même la vue. Le nouveau remède est déjà utilisé dans des cliniques de Moscou, de Leningrad et de Riazane ».

Le Cheminot, vendredi 3 août 1962.

Un employé des Transports lausannois (TL) témoigne des difficultés de sa profession

Un dur métier : conseiller-client-contrôle-terrain

En tant que CCCT, nous avons des exigences de qualité et de quantité très fortes. Nous avons l'objectif commun de contrôler 45 véhicules par jour tout en respectant une procédure très stricte dans la manière dont nous nous adressons au client.

Nous faisons face à une double attente : celle du client et celle de l'encadrant. Le stress est permanent. Nous nous interrogeons sans cesse sur la qualité de notre attitude et sur la qualité de notre savoir-faire et savoir-être tout en respectant l'esprit FORTL (1. Dynamisme 2. Professionnalisme 3. Volonté de progresser 4. Sens de l'accueil).

Humainement, nous sommes souvent confrontés à des situations difficiles. Bien souvent, lors de contrôles aux portes, nous n'avons pas le temps nécessaire pour nous poser la question : quel type de client va me faire face ? Soudainement, nous pouvons être exposés à une violente bousculade, voire une agression physique de la part d'un resquilleur. Nous nous rendons compte de façon alarmante de la progression des personnes qui ne peuvent plus payer leur facture. Essayant de traiter chaque cas le plus rapidement possible afin d'atteindre les 45 véhicules à contrôler, nous sommes doublement stressés. Nous devons chercher des solutions pour ces personnes en situation difficile, tout en restant dans le cadre de la performance si nous ne voulons pas pénaliser l'équipe et surtout nos encadrants.

L'activité du contrôle reste difficile car elle nécessite de produire en même temps qu'il faut gérer la relation avec le client. Cette simultanéité peut poser des problèmes. Pour bien faire nous

devons avoir une compétence organisationnelle indispensable. C'est sur cette compétence que nous appuyons pour acquérir un certain nombre d'autres compétences.

Aussi, il faut savoir utiliser une mobilisation collective en cas de nécessité si le client est en désaccord total avec celui qui l'aurait appréhendé.

Maîtrise collective

La construction de la relation avec le client fait du travail du contrôleur une activité que l'on qualifie aujourd'hui de relation de service.

Mais une des particularités de l'activité, c'est que cette relation avec le client se construit en « immersion » avec le public. L'agent est dans le bus avec les voyageurs et le bus constitue un espace ouvert. Contrôler les titres de transports, renseigner les clients, toute l'activité des contrôleurs se joue dans le contact avec la clientèle. Parfois, certaines situations peuvent dégénérer brutalement. Le travail auprès du public impose donc à chacun une maîtrise de soi (expression, attitude) pour donner une bonne image de lui et assurer la sécurité de chacun.

Au-delà de cette maîtrise de soi, l'agent n'est jamais seul dans son rapport au public. Dans l'organisation actuelle, le contrôle se fait toujours en équipe, de taille variable 3 à 6, voir en mission spéciale dite « commune » à 7 ou 18 au maximum. Cette dimension de l'activité est une réponse à la question soulevée autour de la dangerosité des situations : au-delà de l'aspect quantitatif, il existe ainsi une possibilité de jouer sur le rôle respectif de chacun pour désamorcer des situations conflictuelles. Par exemple : si la discussion tourne mal entre un usager et un contrôleur, un autre contrôleur peut reprendre la négociation et apaiser le client. C'est pour-

quoi une bonne coopération et une bonne entente entre les agents sont indispensables pour un déroulement « fluide » des contrôles.

Travailler sur le fil du rasoir

Des règles formelles donnent un cadre général à l'activité de contrôle. Mais leur mise en œuvre dans des situations précises, toujours singulières, peut mener à des situations contradictoires qui obligent les agents à réaliser des arbitrages, des interprétations, voire des « arrangements » à travailler sur le fil du rasoir.

C'est une autonomie nécessaire pour bien réaliser le travail qui induit la mobilisation continue du jugement des agents. Ce jugement peut reposer sur des

systèmes de valeur qui seront différents selon les générations de contrôleurs, sachant qu'au bout, c'est le contrôleur qui décidera de la suite à donner au moment précis.

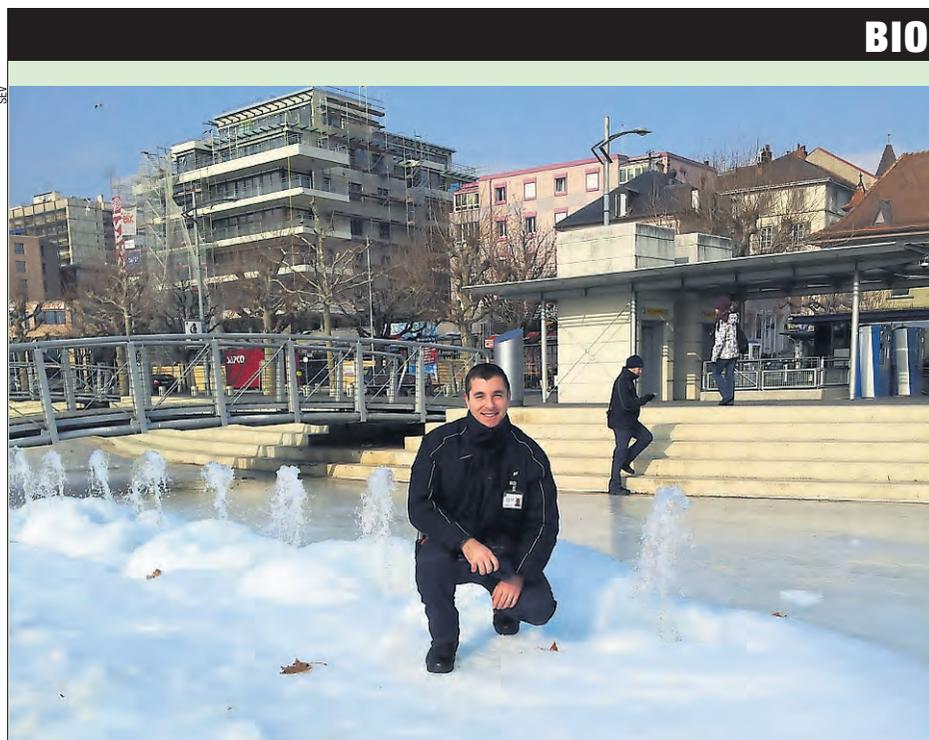
Ajuster son comportement

Cette coopération et l'ensemble de l'activité de contrôle reposent sur un certain nombre de savoir-faire de prudence. Une grande finesse de perception pour juger en un temps très restreint (immobilisation du bus à son arrêt) du niveau de dangerosité d'une situation ou l'ambiance du bus, d'une grande maîtrise de soi quand la relation commence à devenir difficile, une certaine « ruse », pour ne pas se laisser tromper par les affa-

bulations de certains. Une certaine autorité pour obtenir une coopération qui n'est pas toujours acquise d'avance. C'est là que l'importance du travail collectif à son importance. Il faut aussi savoir lâcher une affaire pour dépasser un collègue en cas de besoin, ou encore changer de rôle (méchant et gentil). Il faut savoir ajuster son comportement par rapport aux différentes situations rencontrées. Les pauses, les échanges aux arrêts et les réunions d'équipe offrent l'espace pour parfaire encore les modalités de coopération entre les agents.

Christophe Jordi, employé TL

BIO



De nationalité française, **Christophe Jordi** est âgé de 37 ans, marié depuis 11 ans et papa d'un garçon de 2 ans et demi.

Après avoir fait son service militaire dans la police, il a été vendeur de chaussures, agent de sécurité, agent commercial du service des trains à la SNCF (contrôleur) en région Languedoc-Roussillon à Béziers, puis en région PACA à Nice, puis enfin à Annemasse en région Rhône-Alpes.

Il est entré chez Securitas en novembre 2009 en tant qu'auxiliaire (pour diverses missions essentiellement pour le service d'ordre). Il a rejoint ensuite l'entreprise TL, en tant que conseiller clientèle contrôle terrain au 1^{er} juin 2010.

Ses passions ? Le football américain, les sports d'eau, la randonnée et les voyages.

Afin que d'autres puissent conduire les trains en tout sécurité, Raphaël Vonlanthen parcourt les trajets de long en large à pied

Des heures au rythme des traverses

Un réseau ferré sûr a besoin d'entretien. Et de contrôle. Ce sont deux activités dont s'occupe Raphaël Vonlanthen, garde-voie.

On m'avait prévenu : « Sans vêtements orange et des chaussures de sécurité, tu ne vas pas sur les voies ! » Mais quand je suis arrivé sur place à la gare de Berne pour rencontrer Raphaël Vonlanthen, cela ne suffisait pas : j'ai dû également mettre un casque orange. Car ce sont les directives. Le plus grand danger pour le garde-voie ne vient pas du haut mais bien de derrière. Le collègue Raphaël le sait aussi bien que moi. Malgré cela, nous mettons les casques, aussi bien lui que moi. Se rebeller contre les directives, ce n'est pas toujours le mieux à faire.

Raphaël Vonlanthen me montre tout d'abord son bureau, qu'il partage avec un collègue : une pièce assez vide dans un lieu un peu retiré. A la gare de Berne, on a construit et installé quelques salles ainsi entre la Stadtbachstrasse et l'Obergericht. Il faut savoir comment y arriver... Raphaël fait office de guide aujourd'hui. Ecrire des rapports dans ce bureau fait partie de ses tâches. Mais ici, on peut toujours attendre pour voir les rayons du soleil.

Le soleil, c'est dehors, lorsqu'il veut bien briller

Heureusement, Raphaël Vonlanthen est souvent à l'extérieur et peut profiter du soleil, lorsque celui-ci veut bien se montrer. Son domaine : le réseau ferré aux alentours de Berne. C'est là qu'il m'emmène : nous prenons le S-Bahn jusqu'à « Bern Ausserholligen SBB ». Contrôler les voies de la gare de Berne jusque-là de manière « traditionnelle » serait trop dangereux. Avec l'enchevêtrement de voies et de croisements, le garde-voie n'aurait pas suffisamment de temps pour voir arriver les trains. Ce tronçon ne peut donc être contrôlé que lorsqu'il n'est pas accessible au trafic. Par contre, la



Ici, Raphaël Vonlanthen entre Berne et Thörishaus. Le garde-voie doit être résistant (si la météo est capricieuse), connaître les spécificités de la construction des voies et travailler de manière indépendante. Sa place de travail n'est pas un chemin de randonnée, mais bien une voie de chemin de fer.

voie sur laquelle nous marcherons aujourd'hui est ouverte au trafic. Il y aura donc des trains qui passeront.

Un appel à la sécurité

Raphaël appelle le chef circulation avec son portable avant de commencer la marche. Comme il est bien connu qu'en Suisse, les trains circulent à gauche, nous marchons sur le côté droit. Les trains arrivent donc face à nous.

Raphaël a indiqué notre direction au chef circulation : Bümpliz Sud. On est ainsi certain qu'aucun train ne sera, pour on ne sait quelle raison, dévié sur la voie droite. Aucun train ne pourra donc nous surprendre par derrière. Car les trains roulent vite. Le regard du garde-voie ne peut rester constamment sur les voies, il doit toujours regarder attentivement au cas où un train s'approche. Quel que soit le train qui arrive à l'horizon, IR, IC, S-Bahn, il faut vite quitter les voies. Les bâtiments situés aux côtés des voies, et surtout l'autoroute, font tellement de bruit qu'on entend le train au tout dernier moment. Dans les courbes, Raphaël Vonlanthen préfère, pour des raisons évidentes de sécurité, rester à côté de la voie.

Dommages à réparer

Il sait bien où se trouvent les points critiques : les aiguilles peuvent être si usées que des fissures se forment dans les soudures. Lorsque la fissure devient trop grande, il faut ressouder cette partie. Dans ces cas-là, Raphaël Vonlanthen écrit un rapport pour qu'une équipe de la construction vienne réparer les dégâts. Les petits dommages, eux, peuvent être réparés directement par le garde-voie, qui est en l'occurrence aussi monteur de voies. Tout à coup, nous découvrons une pièce métallique saillante, il note alors le lieu exact et y retournera l'après-midi remettre le tout en place. Arrivés à Bümpliz Sud, Raphaël rappelle le chef circulation pour lui donner cette information et lui indiquer que nous faisons une petite pause café.

Contrôles variés

Avant de retourner sur la voie, Raphaël appelle à nouveau la même personne pour s'annoncer. En route, il contrôle également les haltes : les horaires sont-ils encore lisibles, les écrans sont-ils en ordre ou ont-ils été fissurés, rayés ou tagués? Lorsqu'il constate de tels dommages, il avertit afin que cela soit remis en ordre. Il fait aussi rapidement des photos des dégâts et les joint au formulaire adéquat.

Après quelques heures, nous arrivons à Thörishaus, où nous attendons le train régional pour retourner à Berne. Raphaël Vonlanthen, n'est pas un solitaire comme on pourrait s'y attendre, mais au contraire un collègue sympa et jovial. Les 50 kilomètres qu'il effectue chaque semaine lui laisse le loisir de méditer sur Dieu et surtout sur la terre et ses habitants.

pan/Hes

BIO

Raphaël a 52 ans aujourd'hui et habite à Schmiten, dans le canton de Fribourg. Après la scolarité obligatoire, il a travaillé dans la construction, puis dans une entreprise de chauffage. En 1991, il entre dans les chemins de fer comme ouvrier de la manoeuvre puis il passe à la construction de voies. Parallèlement à son poste de garde-voie, il a encore quelques mandats dans le domaine de la sécurité. Durant ses loisirs, il aime bricoler sur un PC. En hiver, il fait du ski. Il ne fait pas souvent de randonnée en dehors du travail et ça se comprend ! Divorcé, il a une fille adulte. « Dans les chemins de fer, il y a pas mal de personnes divorcées », dit-il. C'est vraisemblablement la conséquence du travail par équipe, qui est difficile à concilier avec la vie de famille. Il est syndiqué au SEV depuis longtemps : il apprécie la protection juridique privée et les offres de SEV Assurances en matière de 3^e pilier.

pan.