AZA 3000 Berne 6
Journal PP

Mutations:
Case postale, 3000 Bern 6

Le journal du Syndicat du personnel des transports

N° 19

27 septembre 2012

contact.sev

tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: contact@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

François Sottas

Le conducteur de tram a été réélu représentant du personnel du nouveau conseil d'administration des TPG. **Page 5**

Suicides sur les voies

Chaque semaine, en moyenne deux ou trois personnes se suicident en se lançant sous un train. Une dure réalité à laquelle les mécaniciens sont confrontés.

Pages 10, 11 et 12

Jean-Paul Beuret

L'ancien chef de la gare CFF de Travers évoque l'époque où « sa » gare marchait à pleins tubes.

Page 20

La manifestation nationale pour l'industrie a eu lieu à Berne le samedi 22 septembre

« L'industrie, c'est nous ! »

5000 personnes ont manifesté pour de bonnes CCT !

Sur la Place fédérale, les orateurs ont demandé aux politiques de contribuer à l'amélioration des perspectives de l'industrie à long terme au lieu de soutenir les intérêts des banques à court terme, en rappelant que celles-ci apportent trois fois moins au revenu national que les 700 000 collaborateurs de l'industrie. Le SEV était bien visible lors de la manifestation. Il faut dire qu'une détérioration de la Convention collective de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux (MEM) mettraient les conditions de travail du personnel des services techniques des transports publics sous pression. *Page 2*

Florian Aicher

LE RAS-LE-BOL DES MÉCANICIENS DU M1

Réunis en assemblée extraordinaire, les mécaniciens qui pilotent le métro lausannois M1 ont décidé de lancer une pétition. Ils veulent demander à la direction des tl une amélioration de leurs horaires travail. Ils revendiquent également des cabines de conduite climatisées. Cet été ils ont travaillé par plus de 50 degrés !

Page 5

Risques naturels sur les infrastructures ferroviaires

Pourquoi la nature peut dérailler

DR

Pour le géologue Michel Jaboyedoff, l'intervention de l'homme sur la nature fait courir davantage de risques de catastrophes naturelles que le réchauffement climatique. Le bétonnage du paysage provoque des accumulations d'eau favorisant les glissements de terrain. Les constructions proches des lacs et des rivières – comme c'est le cas pour la gare de Zurich – sont menacées d'inondations par les crues centennales. Quant au réchauffement climatique, il provoque dans nos Alpes le dégel du permafrost, augmentant ainsi les risques d'éboulements et d'inondations. Si l'infrastructure ferroviaire suisse est bien protégée pour faire face aux dangers naturels, elle n'en est pas pour autant épargnée.

Lire interview pages 6 et 7

ÉDITO

INACCEPTABLE !

CFF Cargo cherche à alléger une fois de plus ses structures avec les projets de réorganisation « Strukturkosten » et « Netz ». Si le SEV avait fait preuve d'une certaine compréhension envers les objectifs visés par la réorganisation « Strukturkosten », notre syndicat a par contre combattu avec force le projet « Netz » qui prévoit la fermeture de 150 lieux de service : une pétition avait été lancée ; des gouvernements et des parlements cantonaux ont été interpellés ; des clients ont été contactés. Mais le Conseil fédéral a cru bon de donner rapidement son accord aux plans hâtifs de CFF Cargo, alors que le débat politique sur l'offre de base du transport marchandises ferroviaire interne ne faisait que commencer. Et de leur côté, les CFF laissent à leur filiale CFF Cargo une trop grande marge de manœuvre.

Mais quelle qualité CFF Cargo cherche à travers ce projet « Netz » ? On apprend que le nombre d'employés qui perdront leur poste de travail passe soudain de 200 à 250 (voir page 4). Dans certaines régions, des cadres sous pression sont partis en vacances à peine après avoir communiqué l'avis de suppression de postes aux collègues concernés, non sans avoir pour autant « pris soin » de remettre une liste de cinq adresses « importantes », dont celle de « La Main Tendue » et de son numéro de téléphone 143. C'est inacceptable ! Cela suffit maintenant !

CFF Cargo doit offrir de réelles perspectives à ses collaborateurs et chercher pour ses clients des solutions sérieuses, aptes à relancer le volume des marchandises à transporter.

Philipp Hadorn, responsable SEV du team CFF Cargo

EN VITESSE

TINTIN LE TRANS-RUN !

■ En refusant le projet de RER TransRUN par 50,29 % des voix, les citoyens neuchâtelois ont désavoué leur gouvernement et leur parlement cantonal. Une magnifique occasion ratée pour moderniser les relations ferroviaires entre le haut et le bas du canton. Dommage!

LIGNE DU GOTHARD

■ Le Conseil fédéral entend rendre possible le transport de semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m sur l'axe ferroviaire Bâle–Saint-Gothard –Chiasso et sur la ligne de Luino. Son objectif est aussi d'affermir la politique de transfert. Les aménagements requis coûteraient 940 millions de francs. Cette somme comprend le financement préalable des aménagements à effectuer sur les lignes d'accès à la NLFA en Italie. Ce corridor de 4 m devrait être financé par le fonds FTP, puis par le futur fonds d'infrastructure ferroviaire.

OUI À LA 2e TRANCHE ZEB

■ En approuvant la deuxième convention entre la Confédération et les CFF relative au projet «Développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB), le Conseil fédéral a donné son feu vert à la réalisation d'une nouvelle tranche de mesures infrastructurelles. La pièce de résistance de ce paquet est le tunnel de l'Eppenberg entre Olten et Aarau.

LE LÖTSCHBERG A LA BARAKA

■ Depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007, le Valais a connu une augmentation de son tourisme, tant journalier que pluri-journalier. Par ailleurs, cette nouvelle voie a contribué à dynamiser la croissance dans l'agglomération Brigue-Viège-Naters. Tels sont les constats d'une étude menée sur mandat de la Confédération et des cantons de Berne et du Valais. Elle confirme ce que l'expérience a déjà montré : les nouvelles infrastructures de transport n'inversent pas les tendances présentes, elles les renforcent.

22 septembre à Berne

Les employés de l'industrie manifestent

Plus de 5000 personnes ont protesté le 22 septembre à Berne pour de bonnes CCT, des salaires minimums obligatoires et une politique industrielle.

La plus importante manifestation de l'industrie que la Suisse ait connue depuis des décennies a réuni plus de 5000 travailleuses et travailleurs de l'industrie MEM (l'industrie des machines, des équipements électriques et des métaux) et d'autres branches de l'industrie.

«L'industrie, c'est nous!» était le mot d'ordre de la grande manifestation organisée par les syndicats Unia, syndicom, SEV et APC (Association du personnel de la Confédération). La branche de l'industrie MEM y était d'autant plus fortement représentée que des négociations sur une nouvelle convention collective de travail (CCT) dans cette branche sont imminentes.

Corrado Pardini, responsable du secteur Industrie du syndicat Unia, a récolté de vifs applaudissements pour son discours combatif: «Vous contribuez chaque année, par votre dur travail, à la prospérité de la Suisse», a lancé Pardini à la foule avant de poursuivre: «Or la place industrielle helvétique est en danger – et les autorités font la politique de l'autruche! C'est inacceptable. L'heure est venue de mener une politique industrielle active axée sur la reconversion écosociale. La branche de l'industrie MEM a également besoin d'une bonne CCT, qui garantisse enfin des salaires minimums obligatoires et des conditions de travail équitables. Ainsi seulement, l'industrie aura un avenir dans ce pays.»

Des orateurs issus des commissions d'entreprise de Bosch-Sapal, Tornos et ABB ont apporté leur soutien à Pardini.

Les 5000 manifestants ont rejoint la Place fédérale sous la pluie, pour la plus grande manifestation pour l'industrie depuis des décennies!

Cortège à travers les rues de Berne... pour une bonne CCT! Entre autres...

Le SEV est également concerné par la problématique. Werner Schwarzer s'est exprimé à la tribune en tant que président TS.

Orateur SEV

Werner Schwarzer, président central de sous-fédération TS du SEV, a également souligné le rôle clé de la CCT de l'industrie MEM: «Nous aussi, aux Ateliers industriels CFF, avons tout intérêt à ce qu'une bonne CCT MEM voie le jour, sans quoi aux prochaines négociations avec les CFF, nous subirons également une péjoration de nos conditions de travail.» Maria Roth-Bernasconi, secrétaire générale de l'APC, a quant à elle a rappelé l'interdépendance très étroite entre l'industrie et le service public: «Nous avons la conviction qu'un service public de qualité est un facteur fondamental des conditions cadres permettant ou non le développement d'une économie, et donc d'une place industrielle.»

Niklaus Dähler, président de la branche Industrie graphique et emballage de syndicom, a durement critiqué les attaques patronales contre les conditions de travail dans l'industrie graphique. «L'augmentation de la durée hebdomadaire du travail à 42 heures préconisée par Viscom détruirait 1000 emplois dans l'industrie graphique.»

comm.

Comment doit évoluer la participation à l'entreprise au sein des CFF ?

Les présidents CoPe parlent « participation »

La communauté de négociations des syndicats et les présidents des commissions du personnel Surfaces se sont mis d'accord, lors d'une rencontre, sur le fait que les CoPe doivent être élues du bas vers le haut dans toutes les Divisions, comme chez Cargo.

Lors des dernières négociations CFF en 2010, la communauté de négociations des syndicats SEV, Transfair, VSLF et ACTP et les CFF ont décidé d'analyser le travail au sein des CoPe durant la durée de la CCT (jusqu'à fin 2014) et de procéder à des modifications si nécessaire. C'est dans ce but que la communauté de négociations et les CFF ont décidé lors d'une séance de coordination CCT de former un groupe de travail tripartite, chargé d'étudier la participation dans l'entreprise durant l'année en cours et de transmettre des propositions. « On ne négociera pas dans cette commission mais on échangera des positions et préparera l'évolution de la CCT », a précisé Manuel Avallone, qui dirige la communauté de négociations, lors d'une rencontre des présidents de CoPe Surfaces et de cette même communauté il y a plus d'une semaine à Berne. Environ un tiers des présidents y ont pris part. La rencontre avait été organisée par la communauté de négociations, afin d'informer sur leurs positions et sur l'état des travaux ainsi que pour prendre la température auprès des présidents. Chistoph Furrer représentait Transfair, Daniel Ruf le VSLF et Hans Winkelmann l'ACTP. De la part du SEV, Jürg Hurni et Werner Schwarzer y ont pris part.

Analyse

Le bilan suivant a été tiré depuis l'entrée en vigueur de la première CCT en 2001 :

- les forces sont *le réseau des membres CoPe à la place de travail* et *le modèle par échelon (Groupe, Division, Surface)*.
- La faiblesse principale est *la structure et l'organisation des CoPe*: selon la communauté de négociations il faut davantage de CoPe Surfaces couvrant la Suisse entière et les catégories professionnelles, selon le modèle de la CoPe Personnel des trains. Les CoPe doivent être élues dans les Surfaces, pour toutes les divisions, comme chez Cargo. Et les responsabilités dans les échelons Groupe, Divisions et Surfaces sont à définir plus clairement.
- *Dans les collaborations entre CoPe et communauté de négociations,* la communauté évoque des forces et des faiblesses. Elle souhaite, afin d'améliorer le système, *régler plus clairement les compétences des deux parties* afin de diminuer les risques de conflits et ne pas jouer les uns contre les autres.

La communauté de négociations a les idées suivantes pour le futur :

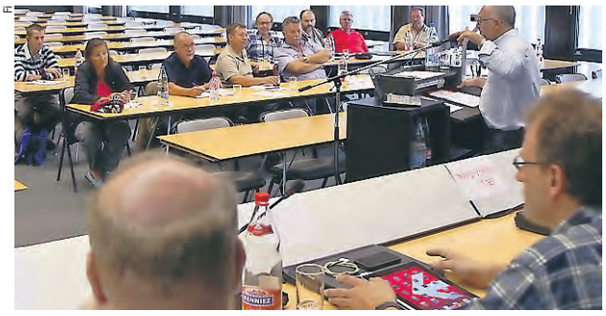
- La participation doit avoir lieu dans les Surfaces en principe ;
- Les CoPe doivent être élues dans les Surfaces et les présidents des CoPe Surfaces doivent composer la CoPe Division, comme cela se fait déjà à la division Cargo ;
- La professionnalisation du travail des CoPe doit être obtenue par une meilleure formation mais pas un engagement à 100 % pour les CoPe, car il ne faut pas perdre le contact direct avec la réalité du travail et avec les collègues. Leur dépendance face à l'employeur augmenterait et un retour au travail par la suite serait difficile ;
- Les dédommagements ne doivent pas être des incitations à s'engager comme membre CoPe ;
- La création d'un secrétariat pour les CoPe doit être analysée. La collaboration avec les syndicats pourrait être améliorée par ce biais.

Discussion

Aucune opposition n'est venue de la part des présidents CoPe. Plusieurs ont souligné qu'il fallait élire les CoPe du bas vers le haut. Ils ont mis le doigt sur les faiblesses du système actuel :

- Il y a théoriquement suffisamment de temps à disposition pour le travail au sein des CoPe, mais on ne peut souvent pas prendre du temps exactement quand on en aurait le plus besoin (pas de congé donné par les chefs, surtout dans le cas de travail par équipe) ;
- Le manque de continuité dans l'entreprise (restructurations et changements de chefs) rend le travail difficile ;
- Les femmes sont sous-représentées dans les CoPe et, dans certaines, les minorités linguistiques également.

Manuel Avallone a informé que la communauté voulait continuer à échanger à ce propos avec les présidents CoPe. *Fi/Hes*



Prise de température de la communauté de négociations auprès des présidents CoPe en fonction.

BARRAUDMÈTRE

I can't get no satisfaction

Les Rolling Stones ont essayé, essayé et essayé de la trouver cette fameuse « satisfaction »… sans succès, dans leur chanson du moins. Ils ne sont pas les seuls à courir après ce mirage de la satisfaction. Les enquêtes portant le même nom pleuvent dans tous les domaines, même au SEV.

En vogue depuis le milieu des années 90, ce type de démarche émane avant tout du secteur de la communication et du marketing. Au bout du compte et comme souvent, la motivation principale est donc d'améliorer le business. Dans la foulée des velléités mercantiles, les entreprises ont trouvé de l'intérêt à effectuer des études de satisfaction pour leur personnel. Elles ont découvert un nouvel outil de mesure, voire plus, un outil de conduite. Il est certainement plus aisé de s'appuyer sur une enquête prétendument neutre que sur ce qu'ils estiment être des galéjades de syndicalistes. Ce d'autant plus que l'interprétation du résultat peut être plus ou moins orientée à leur guise.

Fondamentalement, il est difficile pour un syndicaliste d'être opposé aux enquêtes de satisfaction. On ne peut que saluer les entreprises qui s'en soucient. Avec empirisme, il est possible de tirer quelques conclusions et de relever quelques travers.

Premièrement, les employeurs ont l'impression de détenir une forme de vérité une fois les résultats connus. Ils omettent souvent de prendre en compte des éléments contextuels. Par exemple, dans une période de suppression d'emplois, il est assez normal que les salariés ne se plaignent pas de leur rémunération. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils en sont réellement satisfaits.

Pour différentes raisons, les salariés doutent du caractère anonyme des enquêtes. A tort certainement car les instituts perdraient toute crédibilité s'ils enfreignaient ce dogme du sondage. Mais la crainte est tenace et révélatrice du climat de certaines entreprises, CFF en tête. Il faut donc compter avec un certain biais dans les résultats, difficilement mesurable.

La rédaction des questions pose souvent des problèmes. Des formulations parfois alambiquées ou le foisonnement des questions peuvent également laisser une impression de salmigondis aux sondés. Une chose est certaine, il faut répondre à ces sondages avec franchise et courage. Les collègues qui mettent le questionnaire au classeur vertical en disant « rien à f… de leur c… eries » ont tort ! Leur avis doit compter et servir à mettre au pied du mur les entreprises. Comme toujours, les abstentionnistes commettent une erreur coupable.

Olivier Barraud

CHRONIQUE

La clientèle européenne fuit les hausses tarifaires

L'annonce de la baisse de 1,6 % du trafic des voyageurs durant le 1er semestre a provoqué des remous. Dans tous les sens. De ceux qui s'en réjouissent en espérant une diminution future des investissements ferroviaires à ceux qui y voient les conséquences des augmentations tarifaires en cours. Les CFF minimisent cet aspect. A tort.

Pour les touristes étrangers, les chiffres globaux des chemins de fer de montagne publiés dans la presse économique montrent une baisse générale. Pour la ligne de la Bernina dont 40 % de la clientèle est allemande, la baisse est de 10 %. Par contre, le trafic Glacier Express qui compte 40 % de clientèle asiatique est stable. Mais le téléphérique du Stanserhorn qui a innové avec une cabine à deux étages et qui a fait connaître cette nouveauté est débordé par le succès : +64 % ! Cet exemple, avec celui du Jungfraujoch, illustrent l'efficacité de la publicité, en particulier en Asie. Ces régions gagnent des parts de marché, alors que les Grisons et le Valais plus branchés sur la clientèle européenne en perdent. Il est incontestable que le cours de l'euro joue un rôle négatif (voir aussi le trafic marchandises de transit). Mais pour les touristes européens, ce n'est pas l'euro qui est en cause, c'est la Suisse en général et ses chemins de fer en particulier qui sont trop chers. Et malgré tous les efforts publicitaires, vous n'arriverez jamais à faire croire à ces touristes qu'ils se trompent. Pour cette clientèle-là, qui est encore largement majoritaire parmi les étrangers, il est évident que les futures augmentations annoncées auront des effets très sérieux. Ce marché européen est en train de s'effondrer. Il faut oser le reconnaître et si possible anticiper les conséquences à terme. Par exemple, si ces tarifs trop élevés pour les Européens font disparaître aussi le trafic de transit à travers notre pays (sauf celui de plus en plus subventionné des camions…), comment les transversales alpines vont-elles être un tant soit peu amorties ? Et surtout, avec quels effets sur les prix payés par les usagers suisses ?

Ces derniers utilisent le train. Si le trafic Intercity stagne, celui dit régional/d'agglomération augmente en moyenne nationale. Il paraît même que la croissance est nette en Suisse romande, alors qu'il y a légère baisse en Suisse alémanique. Pour les CFF, il s'agit « d'un détail ». D'un côté, on peut comprendre cette réserve. Toutefois, si le besoin de rattrapage de la Suisse romande est bien connu ici, en revanche la Suisse alémanique l'ignore superbement. Il serait bon de le faire savoir, ne serait-ce que pour mieux faire admettre à nos compatriotes d'outre-Sarine qu'il existe des besoins à couvrir ailleurs que chez eux pour l'efficacité du réseau national. En particulier les cantons devraient connaître les données en la matière, ligne par ligne. Cette indispensable transparence devrait mettre un peu d'objectivité dans les exigences régionales.

Le dogme de la politique tarifaire actuelle reste qu'il faut des augmentations régulières. Si personne ne conteste que l'adaptation au coût de la vie soit nécessaire, à partir de là les surenchères se multiplient. La Confédération, avec sa vision étroitement comptable, augmente le prix des sillons : 300 millions jusqu'en 2017. En plus de cette contrainte, les CFF, sous la pression de la même Confédération, sont condamnés à réaliser un bénéfice, aussi de l'ordre de 300 millions par an, tout en investissant massivement (ils deviennent ainsi le bouc émissaire idéal). Les cantons à travers les communautés tarifaires veulent aussi leur part. Et le tout est coiffé par le principe prôné, entre autres, par Avenir Suisse, porte-parole de la droite : « La mobilité n'est pas assez chère pour les usagers. » On voit maintenant où conduit l'application de ce principe à la clientèle européenne : elle regarde son porte-monnaie et va ailleurs où les prix sont plus doux. Il ne faut pas en arriver là avec la clientèle suisse.

Michel Béguelin

CFF Cargo

Une restructuration qui va coûter 250 postes

Projet « Netz » : CFF Cargo doit informer correctement et accorder assez de temps aux concernés pour la recherche d'un emploi.

Avec étonnement et consternation, la délégation du SEV prenant part à la commission d'accompagnement dans le cadre des réorganisations en cours à CFF Cargo a appris le 7 septembre dernier que les suppressions de postes résultant du projet « Netz » dans le domaine du trafic par wagons complets concernent maintenant 250 personnes, soit 50 de plus que ce qui avait été communiqué. Cette aggravation de la situation est inacceptable pour le SEV et ne va pas dans le sens d'une relation de confiance avec la direction de l'entreprise. Une communication franche et ouverte est particulièrement importante en cas de réorganisation avec suppressions de postes. Cela est également valable pour l'information du personnel dans la surface, qui dans le cas présent se fait parfois de manière très problématique, comme le SEV doit en conclure au vu des réactions reçues. Le SEV attend de CFF Cargo qu'il mette tout en œuvre afin que toutes les personnes concernées retrouvent un nouveau poste à leur convenance. Il faut leur accorder assez de temps pour leur permettre de poser leur candidature aux postes mis au concours. Un délai de 14 jours pour finaliser et envoyer un dossier comme cela a été apparemment prévu pour certaines places, est totalement insuffisant. Pour les employés qui n'ont pas présenté de candidature depuis de nombreuses années, il s'agit même d'un affront !

Ne pas se servir des jeunes contre les anciens !

Nous saluons le fait que les jeunes qui viennent de terminer leur apprentissage à CFF Cargo puissent conserver leur poste pendant au moins une année afin d'accumuler de l'expérience, mais cela ne doit pas se faire au détriment des plus anciens collaborateurs. Celles et ceux qui perdent leur poste à cause du projet « Netz » ne doivent pas être remplacés de facto par des jeunes collaborateurs aux salaires plus bas. Pour ces jeunes, CFF Cargo doit prévoir des postes supplémentaires. Sinon, il faut craindre un conflit de générations avec des conséquences imprévisibles. *SEV*

RECOMMANDATIONS AUX CONCERNÉS

- Tous les collaborateurs ont droit à un entretien sur leur avenir professionnel, avec un accompagnant, éventuellement quelqu'un du SEV ou de la CoPe.
- Ne signer aucune proposition directement. Chacun a droit à un temps de réflexion. Dans le doute, contactez le SEV, **avant** de signer. Signer un document certifiant qu'on a **pris connaissance** de la situation n'est pas problématique, mais en signer un de **consentement** engage la personne qui le fait.

Transports publics de la région lausannoise (tl)

Le ras-le-bol des mécaniciens du M1

Les mécaniciens du métro lausannois M1 ne sont pas satisfaits de leurs conditions de travail.

La direction des tl a refusé que la séance réunissant le personnel du M1 et le comité de la section SEV tl se déroule dans le réfectoire du dépôt d'Ecublens. Les intéressés ont décidé de se rencontrer debout dans le parking du dépôt du M1 à Ecublens.

Des conditions de travail qui se sont détériorées

Le comité de la section SEV tl, présidé par Johan Pain, avait convoqué jeudi 20 septembre les collègues qui travaillent sur la ligne du métro M1. «Nous entendons dire que vos conditions de travail se sont détériorées, c'est pour cette raison que nous avons décidé de vous rencontrer», a déclaré le président Johan Pain en préambule à cette séance extra-muros.

Durant plus d'une heure et demie, les conducteurs du M1 présents ont exprimé leur ras-le-bol:

- Les amplitudes de certains tours de service sont beaucoup trop longues (il y a même des tours de service qui s'effectuent en cinq tranches!);
- Les temps de battement aux terminus sont insuffisants;
- Au terminus de Renens il n'y a pas de toilettes et à celui de Lausanne les toilettes sont trop éloignées des quais;
- Les cabines de conduite ne sont pas climatisées, cet été les mécaniciens ont travaillé par des températures atteignant les 50 degrés;
- Les mécaniciens du M1, qui doivent aussi travailler comme conducteurs de bus tl, jugent que non seulement leur polyvalence est mal reconnue, mais ils sont souvent en queue de peloton pour choisir leurs horaires de travail ainsi que leurs vacances.

Pétition

A l'unanimité, les mécaniciens du M1 présents ont mandaté la section SEV tl de défendre leurs intérêts. Première action: une pétition qui sera adressée à la direction des tl va circuler auprès des 46 mécaniens du M1. Affaire à suivre.

Alberto Cherubini

AC

Les mécaniciens du M1 ont voulu rencontrer le comité de la section SEV tl pour parler de leurs problèmes de travail. La direction des tl ayant refusé au SEV de tenir la séance dans le réfectoire du dépôt, le comité et les mécaniciens ont décidé de se retrouver dans le parking du bâtiment de service du M1 à Ecublens. Un mécanicien suit la discussion depuis la fenêtre du réfectoire. La séance a débuté aux alentours de 19 heures, il faisait encore jour.

AC

La nuit est tombée, il est 20 h 30. Le groupe des mécaniciens s'est agrandi. La discussion est très animée. Les mécaniciens du M1 ont l'impression d'être un peu les laissés-pour-compte de l'entreprise tl. Ils ont mandaté le comité de la section SEV tl pour les aider à présenter et à défendre leurs revendications. Le secrétaire syndical Christian Fankhauser leur a proposé de lancer une pétition. Proposition acceptée par tous les participants.

AC

Le M1, anciennement TSOL (Tramway du sud-ouest lausannois), est entré en fonction en juin 1991. Il relie le centre ville de Lausanne à Renens. Cette ligne, longue de 7,79 km, compte 15 stations dont celles desservant les hautes écoles lausannoises. . L'Université de Lausanne et l'Ecole polytechnique fédérale (photo) comptent quelque 22 000 étudiants et plus de 5 000 employés, des chiffres qui ont doublé depuis l'inauguration du TSOL.

TPG

François Sottas a été réélu

Le conducteur de tram François Sottas, membre de la section SEV TPG, a brillamment été réélu au conseil d'administration des TPG. François Sottas siège au sein de ce conseil d'administration depuis 2007 en qualité de représentant du collège «Personnel non gradé de l'exploitation et du technique». Par contre, l'employé du service technique, notre collègue de la section SEV TPG Gérald Sautaux n'a pas été élu malgré un très bon score. Il aurait été élu si le scrutin s'était déroulé selon le système majoritaire.

Vicensini

François Sottas

En ce qui concerne la représentation du collège «Personnel de l'administration et cadres», notre collègue de la section SEV TPG Hassane Bel Hammar n'a pas été réélu pour une seule petite voix. Dommage!

Le nouveau conseil d'administration aurait dû entrer en fonction le 1er octobre prochain. Mais à l'heure de mettre notre journal sous presse, on ne connaît toujours pas le nom du nouveau président. Guy Vibourel, directeur de Migros Genève, avait été pressenti. Candidature critiquée par une bonne partie de la droite politique qui n'a pas apprécié que Guy Vibourel, parce que de nationalité française, soit pressenti pour diriger une entreprise publique genevoise. Le débat s'est enlisé dans les méandres de la politique et Guy Vibourel a décidé de renoncer à sa candidature.

La question de la nationalité des présidents des conseils d'administration des grandes régies de l'Etat de Genève agite les députés. La conseillère d'Etat Michèle Künzler a demandé une modification de la loi sur les TPG. Ce changement stipule, entre autres, que les administrateurs doivent seulement être «en principe» Suisses. Le débat aura lieu lors de la prochaine session du Parlement genevois les 11 et 12 octobre prochains.

AC

AC

» Le massif du Gothard est un véritable emmental, notamment à cause des fortifications créées par l'armée dont on peut supposer qu'elles augmentent le risque de chutes de blocs et glissements de terrain. «
Michel Jaboyedoff, géologue

Michel Jaboyedoff, professeur à la Faculté des géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne

« L'intervention de l'homme sur la nature fait courir davantage de risques que le réchauffement climatique »

En Suisse, les principales lignes ferroviaires sont généralement bien construites et bien protégées pour résister aux dangers naturels. Cependant, l'occupation grandissante du sol et le réchauffement climatique augmentent les risques inhérents aux dangers naturels. Le professeur lausannois Michel Jaboyedoff, 50 ans, spécialiste de la gestion des risques environnementaux, a effectué plusieurs études scientifiques sur ces phénomènes d'altération et de dégradation de notre milieu naturel.

contact.sev : **Quels sont les dangers naturels qui menacent les lignes ferroviaires de notre pays ?**

Michel Jaboyedoff : Comme toutes les constructions, le réseau ferré helvétique est menacé par plusieurs dangers naturels : éboulements, glissements de terrain, inondations, érosions, sans parler des tempêtes et des avalanches… Mais je tiens tout de suite à préciser que les grandes lignes ferroviaires suisses font l'objet d'importantes mesures de protection et de sécurité. La prise de risques est minimisée. Les CFF et leur service « Risques naturels » sont performants. Les chemins de fer de montagne des entreprises de transport concessionnaires (ETC) sont naturellement plus exposés. Ils parcourent des zones à plus grands risques sur des pentes souvent très raides.

Qu'en est-il des dangers sismiques ?

En Suisse, il n'y a pas beaucoup de risques que l'infrastructure ferroviaire soit directement abîmée par un tremblement de terre. Par contre, ce qui pourrait arriver, ce sont des chutes de blocs ou des glissements de terrain sur la voie et les lignes de contact causés par un tremblement de terre.

Les montagnes continuent-elles à bouger ? Si oui, est-ce que cela représente un danger naturel ?

A l'échelle géologique, les Alpes suisses sont des « montagnes jeunes » qui ne bougent plus tellement comparées à d'autres reliefs montagneux. Par contre, elles sont une barrière pour les perturbations atmosphériques qui induisent des risques de fortes et longues précipitations pouvant entraîner des inondations comme en 2005.

Vous dites que les grandes lignes ferroviaires sont bien protégées, mais le récent éboulement à Gurtnellen sur la ligne du Gothard et le glissement de terrain survenu en juin 2010 à Flamatt, entre Berne et Fribourg, ont énormément perturbé le trafic ferroviaire.

En matière de dangers naturels le risque zéro n'existe pas. A Gurtnellen, la chute de blocs est survenue au moment où des ouvriers étaient en train de purger la paroi. Il faut attendre le résultat de l'enquête pour savoir s'il y a une part de responsabilité humaine dans cette chute de blocs. Quoi qu'il en soit, le massif du Gothard est un véritable emmental notamment à cause des fortifications créées par l'armée, dont on peut supposer qu'elles augmentent le risque de chutes de blocs et glissements de terrain.

Vous voulez dire que c'est l'homme avant tout qui est responsable des éboulements qui surviennent de manière récurrente sur la ligne du Gothard ?

En partie oui, et pas uniquement au Gothard. Les constructions de routes et de bâtiments sur des zones pentues provoquent des concentrations d'eau qui peuvent à leur tour engendrer des glissements de terrain. Il y a tout simplement plus souvent des glissements de terrain là où l'activité humaine favorise des concentrations d'eau. On peut estimer à l'heure actuelle que plus de la moitié des glissements de terrain enregistrés en Suisse, sont générés par l'homme.

Quels sont les principaux dangers naturels engendrés par le réchauffement climatique ?

Les cours d'eau connaîtront de fortes crues qui pourront provoquer des inondations. Et ces mêmes cours d'eau connaîtront aussi des périodes d'étiage (tarissement) qui iront de pair avec la sécheresse. Des journées estivales particulièrement chaudes provoquent déjà maintenant la fonte du pergélisol (ou permafrost), cette glace qui cimente les zones

LA GARE DE ZURICH SERAIT-ELLE MENACÉE ?

Avant de confluer avec la Limmat, la Sihl est canalisée sous les voies de la gare centrale CFF de Zurich (voir photo ci-contre prise lors des travaux d'agrandissement de la gare souterraine en 2008). Cette infrastructure n'est toutefois pas suffisante pour se prémunir contre une crue centennale. Les autorités cantonales et la Confédération étudient des mesures de protection. L'Office fédéral de l'environnement affirme que la zone de la gare centrale de Zurich « est le site suisse menacé comportant la plus haute concentration de biens matériels ». L'Etablissement cantonal zurichois d'assurance des bâtiments estime que « les dommages en cas d'événement extrême pourraient atteindre trois à cinq milliards de francs, dont 10 % dans le secteur de la gare ». Une évaluation qui ne tient pas compte d'éventuelles victimes, ni du coût de l'interruption d'exploitation des réseaux CFF et ZVV. *AC*

Keystone

INTERVIEW

AC

Michel Jaboyedoff est né le 8 février 1962 à Lausanne. Diplômé en géologie, détenteur d'une licence en physique, il a défendu son doctorat en minéralogie sur le métamorphisme des Alpes en Suisse occidentale. Marié, père de deux fils de 18 et 13 ans, il est domicilié avec sa famille à Lausanne. Le professeur Michel Jaboyedoff a mené des recherches sur les glissements de terrains et les risques associés dans plusieurs pays. Il a créé la Fondation Quanterra (Centre international sur les dangers naturels et risques en milieu montagneux).

élevées des Alpes. Les cours d'eau vont évacuer ce matériel qui était avant gelé, donc plus résistant. Cela peut créer des barrages et des inondations. Mais je suis d'avis que l'intervention directe de l'homme sur la nature fait courir davantage de risques que le réchauffement climatique.

Quelles sont les mesures de protections qui sont prises pour limiter les coûts des dommages à venir ?

Dans notre pays, la densité de la population augmente tout comme la valeur des constructions et des biens. En cas de catastrophe naturelle, l'ampleur des dégâts augmente. C'est pour cela qu'à l'Université de Lausanne - tout comme l'Office fédéral de l'environnement - nous sommes partisans d'une gestion intégrée du risque dans le but d'en limiter les coûts et les dommages.

C'est-à-dire ?

Il ne suffit pas de construire des ouvrages de protection. Il faut multiplier les mesures préventives au niveau de l'observation sur le terrain, de l'aménagement du territoire et de la communication à la population. De plus, une bonne gestion intégrée des risques doit prendre en compte les aspects liés à la reconstruction de zones détruites.

„Dans notre pays on investit près de 2,5 milliards de francs chaque année pour nous protéger des dangers naturels.“

En Suisse, en fait-on assez au niveau de la prévention contre les dangers naturels ?

Dans notre pays on investit près de 2,5 milliards de francs chaque année pour nous protéger des dangers naturels. Par contre, nous devons améliorer la communication.

Quelle est selon vous la principale faiblesse au niveau de la prévention des risques ?

Elaborer de belles cartes indicatives des dangers liés aux avalanches, aux chutes de pierres, aux glissements de terrain et aux laves torrentielles, comme nous le faisons dans les universités et les bureaux d'études, c'est bien. Les intégrer dans les plans d'aménagement du territoire, en tenant compte de solutions moins rigides qu'actuellement, serait plus judicieux pour un pays comme la Suisse qui est très habité !

Y a-t-il un gros problème de ce côté-là ?

La classe politique manque de courage. Il faut prendre ses responsabilités : si une zone est à risque, il ne faut pas céder aux intérêts des promoteurs immobiliers, ni aux autorités locales qui sont prêtes à délivrer un permis de construire à l'aveuglette. Cependant, il faut le dire, nous sommes de plus en plus contraints d'effectuer des prises de risques pondérées, de construire là où des dangers de glissement de terrain, d'avalanches ou d'inondations existent. **Cela doit se savoir** et des mesures de protection ou des plans d'évacuation doivent être mis sur pied. Dans ce contexte, la communication est un outil de prévention indispensable.

Est-ce que cette prise de risque pondérée serait également envisageable pour des dangers qui menaceraient des tronçons de voies ferrées ?

Bien sûr. Je suis associé au Québec à une étude géologique sur la ligne ferroviaire touristique du Massif de Charlevoix conduisant de Québec à La Malbaie le long du fleuve St-Laurent. Par endroits des chutes de blocs menacent. Au lieu de construire des ouvrages d'art qui coûteraient des sommes colossales, on peut imaginer, par exemple, que l'on mette en place un système de vidéosurveillance géologique qui puisse alerter le service d'exploitation et le mécanicien qui pilote le train afin d'arrêter le convoi au cas où des blocs menacent réellement de tomber sur la voie. Ce qui ne veut pas dire que l'on ne construira jamais des ouvrages de protection. Mais comme les collectivités publiques sont financièrement sollicitées de toutes parts, des systèmes temporaires de vidéosurveillance pourraient faire l'affaire en attendant la construction d'ouvrages de protection.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

Grande aven
dans les Carp

SERVRAIL

**Un voyage plein d'attrait en train à travers les paysages fascinants de
des couvents mystiques et parcourrez les forêts de Maramures avec le**

P R O G R A M M E D

1er jour, mardi 16 avril 2013: Suisse-Budapest via l'Autriche
Le train direct Railjet vous conduit de Zurich à Budapest à travers toute l'Autriche.

2e jour: À Timisoara en traversant la Puszta
À travers les vastes plains hongrois, le train vous emmènera à Timisoara, en Roumanie.

3e jour: En chemin de fer de montagne à Anina
En empruntant des lignes secondaires, vous arriverez à Oravita. Continuation du voyage en train de montagne pour Anina. Des vues spectaculaires en perspective!

4e jour: La Transylvanie romantique
Le train Interregio vous conduira à travers les beaux paysages de la Transylvanie à Braşov.

5e jour: Braşov et le chemin de fer de Covasna
Vous pouvez choisir entre une visite individuelle de la ville de Braşov ou d'une excursion avec le train forestier de Covasna.

6e jour: À travers les montagnes pour Târgu Mureş
De Brasov, vous voyagez à travers les Carpates pour atteindre la ville historique de Târgu Mureş.

7e jour: La région pittoresque de Maramureş
Voyage dans les montagnes de Maramureş sur des lignes intéressantes et des régions incultes pour arriver à Sighetu Marmatiei.

8e jour: Le chemin de fer forestier légendaire
Un évènement particulier figure au programme de ce jour: Un voyage en train forestier à travers d'épaisses forêts jusqu'à la frontière ukrainienne! Ce train spécial sera tracté par la locomotive à vapeur «Elvetia».

9e jour: En chemin de fer de montagne à Suceava
Au départ de Sighetu Marmatiei, vous roulerez à bord de chemins de fer de montagne via Salva et la station touristique de Vatra Dornei pour atteindre Suceava.

10e jour: Les célèbres couvents de la Moldau
Visite de célèbres couvents de la Moldau et voyage en train à Moldovita.

11e jour: À Brasov, par des lignes secondaires
Voyage en train dans la partie roumaine de la Moldavie pour Adjud, puis à travers les paysages pittoresques de la Transylvanie pour rejoindre Brasov.

12e jour: Sighisoara et les églises fortifiées
Voyage en car à Sighisoara, ville historique, et aux églises fortifiées de la Transylvanie. Arrivée dans la soirée à Sibiu.

13e jour: Sibiu
Temps libre pour visiter la vieille ville magnifiquement restaurée et du cimetière des locomotives à vapeur.

14e jour: Sibiu – Budapest
Voyage en train de Sibiu à Budapest et continuation en train de nuit pour la Suisse.

15e jour, mardi 30 avril 2013: Arrivée en Suisse
Arrivée en Suisse dans la matinée.

GARANTIE DE VOYAGE

ture ferroviaire
pates

du 16 au 30 avril 2013 (15 jours)

la Roumanie. Vous visiterez des villes historiques,
fameux train forestier.

E V O Y A G E

PRESTATIONS

Compris: Voyage en train Railjet en 1re classe de Zurich à Budapest • Voyages en train dès et jusqu'à Budapest en 1re classe, selon le programme • Grand circuit en Roumanie, du 6e au 11e jour, en voiture spéciale de 1re classe • Voyage en train de Budapest à Zürich en voiture-lits (base: compartiment Double) • Tous les trajets en car et les transferts • 13 nuitées dans des hôtels typiques de la région, avec petit déjeuner • Pension complète à partir du repas du soir du 1er jour jusqu'au repas du soir du 14e jour • Visite des villes et des couvents de la Moldau • Riche documentation de voyage • Guides locaux en Roumanie • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Zurich gare principale

Non compris: Billet de chemin de fer du lieu de domicile à Buchs SG et de Zürich HB au lieu de domicile • Supplément pour chambre individuelle, CHF 520.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 90.–

Prix forfaitaire: CHF 3850.–

Variante avec trajet en avion Circuit en train dans les Carpates

du 20 au 27 avril 2013 (8 jours)

Programme de voyage

1er jour, samedi 20 avril 2013: Vol à destination de Bucarest

Vol avec SWISS de Zurich à Bucarest. Visite de la capitale de la Roumanie.

2e jour: À travers les montagnes pour Târgu Mureş

De Brasov, vous voyagez à travers les Carpates pour atteindre la ville historique de Târgu Mureş.

3e au 7e jours: même programme comme au voyage d'àcôté du 7e au 11e jours

8e jour, samedi 27 avril 2013: Roumanie – Suisse

Voyage en train de Brasov à Bucarest et retour en avion en Suisse.

Prix forfaitaire: CHF 2550.–

Compris: *Vols Zurich – Bucarest – Zurich en classe économique • Grand circuit en Roumanie, du 2e au 8e jour, en voiture spéciale de 1ère classe Tous les parcours en car et les transferts • 7 nuitées dans des hôtels typiques, petit déjeuner compris • Pension complète depuis le 1er jour jusqu'au repas de midi du 8e jour • Visites des villes et visite des couvents de la Moldau • Documentation de voyage • Guides locaux • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Zurich*

Non compris: *Billet de chemin de fer du lieu de domicile à Zurich Aéroport et retour • Supplément pour chambre individuelle, CHF 280.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 60.–*

Inscription

☐ ***Grande aventure ferroviaire dans les Carpates du 16 au 30 avril 2013***
☐ ***Variante avec: Circuit en train dans les Carpates du 20 au 27 avril 2013***

☐ *Chambre individuelle désirée, avec supplément*
☐ *Je suis membre du SEV/* ☐ *nous sommes membres du SEV*
☐ *Je suis/* ☐ *nous sommes membre(s) de l'ATCS, section .....*
☐ *J'ai/* ☐ *nous avons une propre assurance-annulation et je renonce/ nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.*

Nom, prénom, Date de naissance

1. .....

2. .....

Adresse .....

NPA/Lieu .....

Téléphone privé ..... *Portable* .....

Remarques .....

Lieu/Date ..... *Signature* .....

Envoyer à: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch
Renseignements: SERVRAIL, Tél. 031 311 89 51

Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables

mlad

„Gérer les traumatismes, c'est un travail d'équipe. Les personnes concernées, leur réseau d'amis, l'encadrement et les spécialistes apportent tous leur contribution. Mais le temps fait aussi des miracles.“

Christoph Keller, encadrement CFF, manager d'intervention et mécano de loc

Suicides sur les voies : comment les collaborateurs des chemins de fer gèrent-ils cela ?

« La discussion, ça aide »

Chaque semaine, deux à trois personnes en moyenne se suicident en se lançant sous un train. En plus de cela, il y a des accidents sur les voies. Aux CFF, les deux catégories sont regroupées sous le nom d'« accidents de personne », une triste réalité, assez pénible pour les chemins de fer, aussi bien au niveau de l'exploitation qu'au niveau humain. contact.sev a parlé avec des collègues concernés et des spécialistes de l'encadrement psychologique, à propos de leurs expériences.

Lors d'un accident de personne, le poste de conduite, alerté par le mécanicien de locomotive, appelle en plus de la police et des ambulances un manager d'intervention du rayon d'intervention concerné. Une délégation se rend sur place en voiture, avec le gyrophare et le reste de l'équipe suit avec le train de sauvetage et d'extinction. Une équipe de police est sur place au plus vite, suivie de l'ambulance, bien que la plupart du temps la personne soit décédée. Du côté CFF, le manager d'intervention prend en charge la direction des opérations et sécurise le lieu avec la Défense d'entreprise. Les parties du cadavre sont recouvertes, le mécano de loc est accompagné jusqu'à ce qu'il retrouve son supérieur et le train est évacué avec le personnel du train.

Si la police n'arrive pas, avec ses moyens, à conclure qu'il s'agit d'un suicide, le manager alerte alors le service d'enquête sur les accidents des transports publics SEA. La police a besoin de temps pour faire son travail, tandis que les personnes des CFF souhaitent remettre la voie en service le plus rapidement possible, avec bien sûr la sécurité nécessaire. Un surveillant sécurité est souvent aussi dépêché sur place.

Lorsque l'enquête de police est terminée, le service de Défense d'entreprise aide les pompes funèbres lorsque c'est nécessaire et nettoie ensuite les voies et le train avec de l'eau. En moyenne, cela dure entre trois et quatre heures, jusqu'à ce que la voie soit à nouveau libre. Si besoin, tout le train est évacué vers une installation de nettoyage.

Les personnes traumatisées ont besoin d'aide

Dans le canton de Berne, c'est le Care Team cantonal qui s'occupe des témoins et transmet la triste nouvelle aux côtés de la police à la famille de la personne décédée. « Si le suicide se passe dans une gare, à une heure de pointe, il y a souvent plusieurs personnes choquées à encadrer », explique un membre du Care Team, Hans Zaugg, « mais le personnel des locs souffre également parfois énormément », complète-t-il, fort de son expérience. « Leur confiance au niveau professionnel est ébranlée, car leur sérieux dans le travail n'aide pas. Cela engendre une certaine détresse et même de la colère envers la personne qui a mis fin à sa vie. »

Le suicide n'est pas un crime

Les responsables ferroviaires s'énervent parfois car les suicides perturbent l'exploitation et engendrent de gros coûts. Le curé Hans Zaugg comprend bien mais demande de ne pas criminaliser le désespoir de ces personnes, ne serait-ce que par respect pour la famille qui reste, qui se fait déjà des reproches.

Bien sûr, tout doit être fait pour éviter et empêcher les personnes à risque d'avoir des idées suicidaires : à travers l'aide au prochain, explications et prévention. La main tendue (*n° de téléphone 143 ou www.143.ch*) est là pour ça ainsi que les Eglises *(www.seelsorge.net, aussi en français)*. Les médias doivent agir avec retenue, afin d'éviter l'effet d'imitation. Les collaborateurs des chemins de fer concernés devraient encore plus échanger sur les sentiments et états d'âme après un suicide : « Cela aide beaucoup », souligne Hans Zaugg.

Markus Fischer/Hes

Beat Lüscher, manager d'intervention

« Tous les cas sont différents »

Fi

Avant de devenir manager d'intervention en avril, Beat Lüscher, 49 ans, avait déjà travaillé durant 10 ans comme employé d'exploitation et de triage et plus de 20 ans comme mécanicien de locomotives aux CFF. Et il avait aidé son frère, qui a une entreprise de pompes funèbres, à plusieurs occasions. Mais le trajet pour se rendre à son premier cas de suicide n'a pas été si simple. « Je m'imaginais, dans la voiture, la pire situation possible. » Mais tout s'est bien passé. La préparation mentale est très importante, « car nous ne savons jamais ce que nous allons voir. Chaque cas est différent. » Lors de l'intervention, il fait simplement ce qu'il a à faire, pas à pas, sans trop réfléchir plus loin. Ensuite, ce qui l'aide, ce sont les discussions avec le chef ou les collègues. Il devrait renoncer à s'occuper du cas s'il s'agissait d'une connaissance ou d'un membre de sa famille. « Je cesserais mon intervention et laisserais venir un remplaçant. »

Fi/Hes

Rolf Meier, vice-commandant de la Défense d'entreprise à Berne

« Nous nous préoccupons les uns des autres »

Les collaborateurs de la Défense d'entreprise voient de sacrées choses lors de suicide sur les voies de chemins de fer. Comment arrivent-ils à supporter cela ? Rolf Meier, 55 ans, arrive à faire abstraction lorsqu'il est en plein travail. Les sentiments et émotions arrivent après. Il aurait surtout du mal à supporter des accidents avec des enfants ou des collègues, s'il les connaît. « Dans de tels cas, on peut demander à une autre équipe d'intervenir. »

« Si l'officier constate qu'un collaborateur a un problème, alors il ne le fait pas travailler au front. Celui qui ne se sent pas bien peut aller se reposer dans le train. Nous nous préoccupons les uns des autres. » Après l'intervention, toute l'équipe se retrouve dans la cafétéria du personnel et discute autour d'un café, pour voir ce qui a bien fonctionné ou ce qui a moins bien fonctionné. Rolf Meier peut également se confier à son épouse.

Rolf Meier n'a encore jamais eu besoin du service d'encadrement des CFF, mais il est bon de savoir qu'on peut les appeler à tout moment. Une personne de l'encadrement est déjà venue parler à l'équipe, de leurs besoins et de leurs expériences. La direction d'intervention a prévu des cours d'encadrement pour les responsables en 2013. Rolf Meier trouve par exemple utile d'avoir des conseils pour pouvoir évaluer l'état d'esprit des collègues de team.

Fi/Hes

DOSSIER

Rolf Meier à la table où il prend le café et partage ses impressions avec ses collègues de la Défense d'entreprise de Berne après chaque intervention.

INFO

Encadrement CFF

Les collaborateurs CFF qui se font agresser, qui vivent un cas de suicide ou une expérience traumatisante peuvent s'adresser 24 h sur 24 au service d'encadrement des CFF via un numéro de piquet. Le service est composé de deux psychologues et d'une quarantaine de « personnes de confiance », venant surtout du personnel des locomotives, qui font cela parallèlement à leur job. A l'origine de ce service : une organisation d'aide interne aux mécanos de locs. Le service couvre les trois régions linguistiques et les deux psychologues sont également actives dans la formation du personnel. Elles rendent visite à des teams sur le terrain, afin de leur donner des conseils et de les encadrer. Il y a des idées qui pourront à l'avenir être employées également pour les personnes externes qui sont traumatisées lors d'accidents, de suicides, etc. *Fi/Hes*

Andreas Jost, mécanicien de locomotive

« Pouvoir faire confiance au chef »

Il y a cinq mois, Andreas Jost, 56 ans, a vécu un cas de suicide : alors qu'il entrait dans un tunnel, il a senti un coup et du bruit sous le train. Après l'effet de surprise, il a vérifié que le train pouvait encore rouler et a décidé de continuer le trajet jusqu'à Olten. Il a bien sûr informé de suite le poste de conduite et le personnel du train. A Olten, le train a été vidé et conduit au nettoyage. Le chef du personnel de locomotives local (CLP) s'est approché d'Andreas Jost, l'a convié dans son bureau, a bu un café avec lui, jusqu'à ce que la police vienne l'auditionner. « Il n'y a eu aucun reproche, ni soupçon et pas d'alcotest. Les policiers ont été très compréhensifs. » Andreas Jost se sentait assez fort et a décliné l'offre du CLP de l'accompagner jusqu'à la maison. A la maison, il a pu parler avec son épouse et a donc renoncé à appeler le service d'encadrement. Quelqu'un de ce service l'a cependant appelé le lendemain. La discussion avec ce collègue de travail l'a aidé. « J'ai très mal dormi les deux premières nuits. On est préparé mais quand cela arrive, c'est différent. On se pose des questions ! » Il a pris un jour de congé. « Aujourd'hui, c'est considéré comme accident professionnel, tandis qu'il fallait prendre sur ses jours de congé auparavant. »

Andreas Jost a jugé le fait d'être auditionné par son propre CLP comme « très correct ». Son CLP l'a également accompagné lors du premier trajet après l'accident, « c'est désormais chaque fois le cas ». « Et quand on se retrouve sur le lieu de l'accident, ça revient fortement à l'esprit... » Mais avec le temps, ça s'affaiblira. Dans le suivi, ce qui l'a aidé, c'est de savoir qu'il s'agissait d'une mort volontaire. C'était encore autre chose, quand, il y a 15 ans, un collègue du triage s'est retrouvé sous son train. Il avait alors prodigué les premiers soins avec un autre collègue, mais la personne est quand même décédée sur place. Il s'agissait d'un « super collègue », qui avait des enfants en âge de scolarité. Sa mort avait beaucoup touché Andreas Jost, davantage que le suicide, bien qu'il n'eût aucune responsabilité. « L'encadrement aux CFF n'était pas encore aussi bon que maintenant. » Ce qui est important, c'est d'accepter l'aide proposée. Il faut pour cela pouvoir avoir confiance en son chef. « Et il faut être honnête avec soi-même et ne pas vouloir absolument se montrer un homme fort. » *Fi/Hes*

PROTECTION JURIDIQUE OCTROYÉE A POSTERIORI

Beaucoup de mécaniciens font de suite une demande de protection juridique lors d'accident de personne, en prévention. C'est bien, estime René Windlin, de l'équipe de protection juridique SEV. Car il peut y avoir des questions d'assurance et autres en cas de longues périodes d'incapacité de travail. Il peut aussi y avoir des reproches ou des requêtes financières de la part des familles des personnes décédées. Mais de tels problèmes sont rares et le SEV octroierait de toute façon la protection juridique également a posteriori, explique René Windlin. Lors d'accidents de personne qui ne peuvent être considérés comme des suicides de façon claire et nette, par exemple lors de chute en montant ou en descendant du train, René Windlin recommande de déposer une requête d'aide judiciaire dans tous les cas. *Fi/Hes*

Christoph Keller, encadrement CFF, manager d'intervention et mécano de loc

Il encadre les collègues des CFF

mad

Après 25 ans comme mécano, Christoph Keller est passé il y a deux ans au management d'intervention. Il y travaille encore aujourd'hui, tout en exerçant à nouveau son job de mécano. Il s'occupe donc depuis deux ans de l'encadrement et a déjà suivi 15 mécanos ayant vécu un accident de personne. Avant d'appeler le mécano concerné (ils peuvent aussi appeler d'eux-mêmes), il laisse passer une nuit. Il demande au mécano de lui raconter ce qui s'est passé, ce qui lui fait du bien, et lui demande ensuite s'il peut dormir ou s'il est poursuivi par les images de l'accident et si sa digestion est normale. Il peut juger ainsi de l'importance du choc. Avec deux personnes, il a dû convenir de suite d'autres rencontres. Il a pu laisser les autres seuls, tout en leur précisant qu'ils pouvaient l'appeler si besoin. Il les a tous recontactés après un mois, quand le traumatisme devrait normalement avoir disparu. Il les aborde également s'il les rencontre dans le dépôt. Dans un cas, la personne a vécu deux suicides en un court laps de temps et a eu besoin de recourir à une psychologue. « Gérer les traumatismes, c'est un travail d'équipe », dit-il. « Les personnes concernées, leur réseau d'amis, l'encadrement et les spécialistes apportent tous leur contribution. Mais le temps fait aussi des miracles. » Il est très rare de voir quelqu'un arrêter ce travail uniquement en raison d'une telle expérience. *Fi/Hes*

Hans Zaugg, chef de groupe au Care Team et curé à Oberdiessbach

Il encadre les témoins et la famille du défunt

Fi

Hans Zaugg, 59 ans, est engagé au Care Team du canton de Berne depuis sa création comme aumônerie d'urgence en 2000. Cela s'est fait selon le modèle allemand, qui a créé des organisations du genre après l'accident de Eschede le 3 juin 1998, afin d'encadrer les personnes concernées par des évènements traumatisants et les personnes étant intervenues sur place. L'idée de base est qu'une aide psychologique très rapide peut limiter les dégâts post-traumatiques.

Le nom de Care Team date de 2006. Son directeur et l'adjoint au directeur sont engagés par la direction de la Police et des Affaires militaires du canton de Berne. 170 membres non professionnels s'ajoutent à cela.

Huit responsables d'intervention sont dans l'équipe, dont Hans Zaugg, qui se chargent de plusieurs semaines de piquet par année. Il y a 24 h sur 24 deux personnes appartenant au service au siège de la police sanitaire à Berne et elles interviennent selon les besoins. Le Care Team est appelé sur les évènements avec des morts ou des grands blessés. Une troisième personne, francophone, est prête à agir à Bienne. Si nécessaire, le chef de groupe va aussi sur place ou appelle d'autres membres du Care Team.

***contact.sev*: Quand votre équipe intervient-elle lors de suicides sur les voies ?**

Hans Zaugg: Si cela s'est passé dans le canton de Berne, on intervient toujours.

Qui encadrez-vous ?

En tout premier, les témoins dans les gares et la famille du défunt. Nous informons la famille de la mauvaise nouvelle aux côtés de la police et restons auprès d'eux. En revanche, la police doit rédiger son rapport ou retourner sur le lieu de l'accident. Nous encadrons aussi sur demande les mécanos de locomotive jusqu'à ce qu'ils rencontrent leurs supérieurs ainsi que les intervenants de tous genres.

Quelle est la durée de votre engagement en général ?

Comme premiers intervenants, nous aidons durant les premières 24 heures. Ensuite nous transmettons les demandes de soutien aux spécialistes.

La famille du défunt devrait-elle pouvoir entrer en contact avec le mécano ?

En aucun cas. C'est un tabou qu'il est bon de ne pas lever. Les mécanos ont besoin de distance afin de pouvoir continuer à travailler de manière professionnelle. Une invitation à l'enterrement n'amènerait qu'un regain d'émotion. Lors d'accidents, il arrive que la famille cherche la faute chez le mécano.

Est-ce que la famille peut déposer des fleurs ou des bougies sur le lieu du suicide ?

Oui, on doit être compréhensif. Je conseille cependant d'y renoncer car le personnel des locomotives en souffre, ou alors de les reprendre après coup, pour que les chemins de fer n'aient pas à les déblayer. *Fi/Hes*

QUE FAIRE DANS UN TEL CAS ?

« Devoir assister à un suicide est une expérience incroyablement difficile et pas une petite mésaventure, que ce soit en tant que mécanicien de locomotive ou simple témoin », explique Hans Zaugg, curé et responsable au Care Team du canton de Berne. Il y a en particulier le danger de revoir sans cesse les images et réentendre les bruits. C'est pourquoi les spécialistes recommandent :

- De fermer les yeux et de se boucher les oreilles avant le choc.
- Les mécanos ne devraient pas couvrir eux-mêmes le cadavre.

Des chocs pareils font souvent que la personne n'arrive plus à réfléchir et agit sous le coup de l'émotion. C'est pourquoi il faut :

- Respirer à fond, garder son calme et agir de façon réfléchie.

Les mécanos maîtrisent parfaitement les choses urgentes, telles le freinage d'urgence, allumer le feu rouge, sécuriser le train et informer le poste de conduite et le personnel du train. Les individus fonctionnent parfois comme des automates dans les situations d'urgence grâce à une poussée d'adrénaline, mais sont finalement touchés par le choc après coup. Et cela peut aller jusqu'à la perte totale de capacité d'action. Un encadrement immédiat peut aider à ce qu'on n'en arrive pas à de telles extrémités ou peut aider à sortir de l'état de choc. Il faut donc faire la chose suivante :

- Encadrer sur place les mécaniciens de locs et les témoins.

Le personnel des locs souhaite de l'aide immédiate

Le chef vient encadrer le mécanicien sur place, mais cela peut durer longtemps. Le personnel des locomotives est donc content quand il peut s'entretenir avec d'autres collaborateurs des chemins de fer tout de suite après l'évènement. Lors de séances de groupe avec Hans Zaugg, le personnel des locomotives a exprimé les désirs suivants :

- De l'aide immédiate et du soutien par les collaborateurs sur place, mais sans imposer de l'aide, juste demander : « Comment puis-je t'aider ? Veux-tu rester seul ou veux-tu que je reste vers toi ? (certains veulent parler, d'autres non).
- Ils doivent pouvoir s'exprimer en tout confidentialité, sinon ils ne disent rien.
- C'est quelqu'un d'autre qui doit s'occuper des choses à faire (informer les voyageurs, sécuriser le lieu de l'accident, s'occuper des blessés, encadrer les personnes concernées, etc.)
- C'est quelqu'un d'autre qui doit prendre les choses en main et diriger sur le lieu de l'accident.

Que faut-il ne pas dire ou ne pas faire face au mécano ?

- « Comment vas-tu ? » (dans ce genre de situation, personne ne peut bien aller).
- Ne surtout pas lui faire penser qu'il peut être responsable.
- Ne pas condamner à l'avance (avec des mots ou la gestuelle).

Hans Zaugg souligne **qu'il n'y a pas de recettes valables pour tous les cas, le travail suite à un accident de personne est différent selon les individus.** En règle générale, le personnel des locs veut régler la situation rapidement, soit en refoulant ses sentiments soit en en discutant.

Ce qui est important, c'est ne pas se sentir responsable, car : a) tous les mécanos de locs peuvent y être confrontés un jour ; b) ils n'en sont en rien responsables ; c) celui qui essaie de se suicider veut mourir ; d) chaque être humain a finalement le droit de mettre fin à sa vie. Ce qui aide dans le cas d'accidents de personne :

- Ne pas réprimer ses sentiments.
- En discuter, au sein des collègues également (se taire ne fait pas se sentir mieux !) et soigner les contacts.
- S'accorder du repos (on ne doit pas forcément retourner au travail la semaine suivante).
- Faire des choses qui font du bien, des activités qu'on aime.
- Bouger, s'alimenter sainement et dormir suffisamment.
- Si nécessaire, demander de l'aide professionnelle (par exemple le service d'encadrement ou le service social des CFF).
- Retrouver le quotidien. Les choses tristes font partie de la vie mais la vie continue. *Fi/Hes*

SEV

Samedi 1er décembre Olten Congress-hotel	■ **Journée de la commission migration**	Durant cette journée, dont de plus amples informations vous seront communiquées ultérieurement, nous pourrons compter sur la participation de Doris Bianchi, experte en assurances sociales auprès de l'USS. *Commission migration*

Sous-fédération RPV

14 octobre au 16 octobre Hôtel Brenscino Brissago	■ **Conférence des présidents RPV**	Du dimanche 14 octobre au soir (19 h) jusqu'au mardi 16 octobre midi.

Sections

Vendredi 28 sept. 15 h à 22 h Cave GESTL	■ **GESTL** Ouverture de la cave	Venez nombreux à notre grande ouverture vendredi 28 septembre de 15 h à 22 h . La maison Kursner vous offre une dégustation de ses vins et vous pourrez découvrir la gamme des produits de la maison Armoire à brume à Servion. De nombreuses actions vous seront proposées. N'oubliez pas de venir chercher vos souscriptions. Votre repas sur inscription vous sera servi à partir de 19 h. *Votre comité GESTL*
Mardi 16 octobre 16 h Secrétariat central SEV Steinerstr. 35 Berne	■ **VPT Services ferroviaires** Assemblée des membres	Les invitations ainsi que l'ordre du jour seront envoyés par la poste. Tous les membres sont les bienvenus. Un apéro clôturera cette rencontre. Inscription jusqu'au 8 octobre à Ely Wüthrich à info@ely.ch ou au 079 287 50 50.
Samedi 20 octobre 10 h 15 Restaurant La Grange Yverdon	■ **TS Région Romandie nord-ouest** Assemblée d'automne	Le comité invite tous ses membres ainsi que les apprenants Login à son assemblée d'automne, qui se terminera par un repas pris en commun offert par la caisse régionale. Giorgio Tuti, président SEV, sera notre orateur. Nous comptons sur une grande participation! Inscription jusqu'au 10 octobre à williwenger@bluewin.ch ou au 078 603 69 39.
Mercredi 14 novembre 14 h 30 Lieu encore à déterminer	■ **LPV Vaud Bas-Valais** **Assemblée d'automne**	Prenez déjà note de la date de l'assemblée d'automne. Le lieu suivra.

Pensionnés

Mardi 2 octobre 14 h 30 UOG Place des Grottes 3 Genève	■ **PV Genève** **Assemblée de section**	Deux orateurs seront présents. Valérie Solano: « la grandeur et servitude du métier de secrétaire régionale SEV » Dr. Jean-Charles Rielle: « Les aînés, quelle richesse ? » *Votre comité*
Jeudi 11 octobre 9 h 30 Rassemblement à la gare de Bienne	■ **PV Biel/Bienne** Randonnée d'automne	Bienne dép. 9 h 52 / Retour Bienne arr. 18 h 08 Belle promenade le long de la Singine de Thörishaus Dorf jusqu'à Laupen avec arrêt à Neuenegg, au restaurant « Sensebrücke », pour prendre le repas de midi. Durée de la marche, environ 3 heures. Annoncez-vous jusqu'au 5 octobre à Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg. Tél. 032 373 16 73

Loisirs

Samedi 27 octobre 9 h 30 Halle de Bruch, Lucerne	■ **USSC Badminton** 17e tournoi amical	Jouer du badminton avec plaisir pour tous. Réunion annuelle de badminton après le tournoi. Informations auprès de Vicenzo Trifari, 079 661 13 09, ou www.ussc.ch.

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. *SEV, VPV, SBV*

DÉCÈS

Henri Benzieng, ancien agent du mouvement; décédé le 9 septembre dans sa 83e année. PV Genève.

Marcel Durgnat, chef de manœuvre retraité, Bex; décédé le 15 septembre dans sa 93e année. PV Vaud.

Georges Fleuti, suppléant chef de station retraité, Les Verrières; décédé le 13 septembre dans sa 86e année. PV Neuchâtel.

Jacques Gruenenwald, retraité, St-Prex; décédé le 7 septembre dans sa 93e année. PV Vaud.

Adolf Jenny, retraité, Châtonnaye; décédé le 18 septembre dans sa 82e année. VPT tpf rail.

Michel Petit, employé de poste d'encenclement retraité, Echallens; décédé le 2 septembre dans sa 63e année. PV Vaud.

Werner Riesen, chef de train retraité, Delémont; décédé le 9 septembre dans sa 84e année. PV Jura.

Vreni Rupprecht, veuve de Marcel, Bienne; décédée le 4 septembre dans sa 90e année. PV Biel/Bienne.

Esther Scheiterberg, veuve de Jacques, Yverdon-les-Bains; décédée le 31 août dans sa 75e année. PV Vaud.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage : 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011

Editeur : SEV, www.sev-online.ch

Rédaction : Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction : ***contact.sev,*** Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6 ;

contact@sev-online.ch ; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse :

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

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

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

Imprimerie : Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen ;

www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 11 octobre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 4 octobre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 1er octobre à 10 h.

Commission des femmes

Journée du 23 novembre : inscrivez-vous !

Une séance supplémentaire de la commission des femmes a eu lieu le 11 septembre.

Le matin, les participantes ont informé des nouveautés de leurs sections et sous-fédérations. Barbara Amsler a informé à propos de la manif du 22 septembre. Les membres ont pu s'inscrire pour la semaine de recrutement d'octobre. Le 23 novembre aura lieu la journée de formation des femmes SEV. Cette année, on peut s'inscrire par écrit, par téléphone ou par mail. Il n'y aura pas d'invitation personnelle cette année ni de délai fixé. S'annoncer tôt suffira. Début septembre, il restait quelques places libres. Nicole Beutler de l'entreprise Furrer Hugi & Partner nous a rendu visite. Elle a expliqué le travail de lobbying, et un atelier pratique a ensuite été mis en place avec les participantes. À midi, les femmes SEV ont participé à l'action concernant le BLS, devant l'hôtel de ville de Berne. La séance s'est terminée au Gurten. La prochaine séance aura lieu le 3 octobre.

Janine Truttmann, Susanne Held

Sous-fédération PV

Les présidents et anciens présidents PV dans la mine !

C'est à Yvan Renevey, président de la section PV Neuchâtel, qu'il revenait d'organiser la rencontre annuelle des présidents et anciens présidents des sections romandes PV.

PV

Bénéficiant de la présence de Ricardo Loretan, président central, et accompagnés de leurs épouses, ils ont visité les caves Mauler à Môtiers. Ils se sont ensuite rendus à La Presta où se trouvent les célèbres mines d'asphalte. Le jambon cuit dans ce minerai était délicieux et la TV locale a même filmé la scène: http://www.arcinfo.ch/fr/videos/ (date du 13.09.2012).

Les courageux militants sont ensuite descendus visiter la mine d'asphalte et vous offrent ce cliché historique.

Serge Anet

Commission centrale RPV

Cherche membre de la GPK

La séance ordinaire de la commission centrale RPV a eu lieu à Buchs après les vacances d'été.

La réorganisation de CFF Cargo touche désormais aussi la division Infrastructure. Des prestations de service comme les contrôles d'entrée et certaines manœuvres ne sont plus commandées et sont donc réalisées par Cargo. Cela a des conséquences dans les gares de triage de Buchs, Däniken et Zurich Mülligen. Les concernés? Comme d'habitude, le personnel fixe.

La commission centrale a pris connaissance de la décision d'augmenter la cotisation de base au SEV et accepte le vote démocratique du comité. La RPV soutient la manifestation du 22 septembre à Berne.

La séance sur le recrutement organisée en août n'a attiré que deux représentants RPV, alors que tous y étaient invités. Donc se pose la question de savoir où étaient tous les responsables recrutements des sections RPV...

L'ordre du jour de la conférence des présidents, agendée aux 15 et 16 octobre, a été établi. Le formulaire d'inscription sera envoyé avec l'invitation.

La sous-fédération cherche un membre de la commission de gestion pour l'assemblée des délégués 2013. Les personnes intéressées peuvent s'annoncer à leur président de section ou directement à Hanspeter Eggenberger, président de la sous-fédération.

RPV

Travys

Dîner familial : soupe aux pois au menu

Le 2 septembre a eu lieu comme prévu le dîner familial Travys. Une première, vu que nous avons essayé de réintroduire cette année la soupe aux pois, grâce à deux volontaires, Girardi Joseph et Jean-Paul Baudat, que nous remercions chaleureusement.

Ces deux collègues se sont levés très tôt le matin pour la préparer, mais malheureusement ils n'ont pas pu la faire sur place vu que le refuge était loué jusqu'à 8 h du matin. Ensuite, dans des heures plus raisonnables, notre caissier, suivi un peu plus tard de notre président, ont préparé la salle et les lots pour la vente aux enchères, ainsi que des sacs SEV. Le temps était relativement mitigé, mais à cette heure matinale il faisait déjà agréable.

Eh oui, déjà l'heure de l'apéro ...

Il a été offert par notre section. J'en profite pour remercier Madame Hodel et Madame Baudat qui ont préparé des amuse-bouches. Nous avons constaté un petit couac. Le service des bus d'Yverdon et des bureaux n'ont pas dû recevoir l'invitation, car aucune personne n'était présente. Ce sera à corriger pour l'année prochaine. On s'en excuse. Le temps étant clément, nous avons pu mettre les tables dehors. Enfin vint le moment tant attendu de pouvoir déguster cette soupe aux pois qui était vraiment excellente. Encore bravo à nos deux chefs ! Car la partie grillade a eu du souci. Après un bon repas et de bons desserts préparés par les familles, c'était l'heure de la vente aux enchères, animée comme d'habitude par Jacques et Jean-Paul. Merci à vous deux.

Eh oui, déjà la fin de la journée ...

Une grand merci à Travys, à la VPT et au SEV qui ont participé directement ou indirectement à cette journée. Un grand merci à tous nos membres et familles qui soutiennent la section de près ou de loin. Espérant que le comité réitérera cette rencontre l'année prochaine, je vous souhaite une excellente semaine.

Le président de section et son comité

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.

Inscrivez-vous maintenant !

Pour de plus amples informations:
www.sev-online.ch

Cet évènement est organisé et financé par:

SEV Frauen Femmes Donne

Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

Le SEV met en garde le Grand Conseil bernois contre de nouvelles coupes financières au détriment des transports publics

Le personnel BLS pressé comme un citron

Les nouvelles économies imposées au BLS ne devront pas se faire au détriment des conditions de travail du personnel qui est déjà pressé comme un citron.

Financièrement parlant, le BLS n'est pas au mieux de sa forme. La majorité bourgeoise du Parlement cantonal est la principale responsable de cette mauvaise situation financière qui met sous pression le Conseil d'Etat et la direction du BLS.

Action du SEV devant le Parlement bernois

Mardi 11 septembre, des militants du SEV ont manifesté devant le Parlement cantonal leur désaccord avec cette politique de restriction budgétaire. Ils ont distribué des flyers portant le titre « Die Zitrone ist ausgepresst ! » (Le citron est pressé !). La conseillère d'Etat socialiste Barbara Egger-Jenzer, directrice du Département des travaux publics, des transports et de l'énergie, a accueilli la délégation syndicale devant l'entrée du Parlement et elle a remercié le SEV pour son soutien. Le Conseil d'Etat bernois est à majorité rose-verte, mais le Grand Conseil est à majorité de droite. Barbara Egger-Jenzer doit donc mettre en œuvre la politique dictée par le camp bourgeois.

AC
De g. à dr. : Jérôme Hayoz, Barbara Egger-Janzer et Giorgio Tuti, le 11 septembre à Berne.

Ne pas économiser sur le dos du personnel !

Cet été, la majorité bourgeoise du Grand Conseil a voté des mesures d'économies à effectuer au BLS à hauteur de 12 millions de francs pour cette année 2012 et de 50 millions de francs de 2013 à 2015. Pour le SEV, c'est clair, ce n'est pas au personnel du BLS de faire les frais de cette rigueur financière. « Le personnel a déjà assez donné ces derniers temps, il a notamment contribué à augmenter de manière sensible la productivité. Et cette année il subit déjà les mesures d'économies : l'engagement de nouveaux collaborateurs a été stoppé et les heures supplémentaires sont supprimées », a expliqué à la presse le secrétaire syndical SEV Jérôme Hayoz, en charge des sections SEV BLS.

Markus Fischer/AC

LE BLS, UNE COMPAGNIE BERNOISE OÙ LE SEV EST TRÈS BIEN IMPLANTÉ

BLS SA, avec ses 436 km de voies et ses quelque 2800 collaborateurs, est la deuxième compagnie ferroviaire de Suisse. Le canton de Berne en est le principal actionnaire (55,75 % des actions, suivi par la Confédération (21,7 %), les personnes privées et morales (14,4 %) et diverses collectivités publiques (8,15 %). La section SEV du BLS compte plus de 1900 membres actifs et retraités confondus. Dès le 1er janvier 2006, le personnel du BLS est soumis à la convention collective de travail que le SEV a négociée et co-signée par le SEV. *AC*

La Conférence CCT CFF a eu lieu le mercredi 12 septembre à Berne

Objectif : droit à la retraite anticipée

Retraite anticipée et nouveau système salarial Toco figuraient au cœur des débats de cette Conférence CCT CFF.

« C'est bien d'utiliser les réseaux sociaux, mais il ne faut pas pour autant négliger le dialogue direct entre collègues sur la place de travail », a commenté le vice-président du SEV Manuel Avallone après que le responsable de l'information du SEV Peter Moor ait présenté la toute nouvelle plateforme de dialogue Internet réservée aux délégués de la Conférence CCT CFF.

Arriver à la retraite en forme

Les quelque cent délégués présents à cette séance qui s'est déroulée le 12 septembre à Berne sont revenus sur le thème de la retraite anticipée, thème qu'ils avaient déjà abordé ce printemps. Les délégués ont convenu les deux principes de base suivants :

- Les postes de travail doivent être aménagés de manière à permettre à tous les employés de pouvoir travailler en principe jusqu'à l'âge officiel de départ à la retraite ;
- Tous les employés des CFF devraient pouvoir atteindre l'âge de la retraite en bonne santé.

Aujourd'hui ce sont uniquement les employés qui peuvent financièrement se le permettre qui prennent une retraite anticipée. Un agent de la manœuvre a rappelé que des collègues qui ont de sérieux problèmes physiques sont contraints de continuer à travailler le plus longtemps possible car leur 2e pilier n'est pas suffisant pour prendre une retraite anticipée.

Les agents qui effectuent des travaux lourds ne sont pas les seuls à revendiquer le droit à une retraite anticipée. Ceux qui font les équipes et qui doivent parfois travailler de nuit ont du mal à tirer jusqu'au bout, pourtant ils doivent le faire pour des raisons financières. « Il faut que toutes les catégories professionnelles des CFF puissent bénéficier de modèles flexibles de retraite anticipée pour celles et ceux qui, pour des raisons de santé, veulent partir à la retraite avant l'âge limite », a résumé la présidente centrale de la sous-fédération SBV Elisabeth Jacchini.

Ce thème du droit à une retraite anticipée devra encore être débattu avant de figurer dans le cahier de revendications en vue des négociations pour la prochaine CCT CFF. On en parlera bien entendu sur la plateforme de dialogue Internet « Yammer.com », mais aussi sur les lieux de travail et dans les assemblées de sections. « Une chose est certaine, la facture de la retraite anticipée ne devra pas reposer sur les seules épaules des employés », a relevé le président du SEV Giorgio Tuti.

Markus Fischer /AC

TOCO

Le SEV a aidé quelque 1300 collègues à déposer des demandes collectives du droit d'être entendu. Les CFF ont répondu à un millier de collègues, il en reste donc encore environ 300 qui attendent une réponse. Le secrétaire syndical SEV Daniel Froidevaux a expliqué aux délégués de la Conférence CCT que, d'une manière générale, les caractéristiques et compétences des métiers exercés par les cheminots – comme l'aptitude à travailler en horaires irréguliers, la précision, la sécurité – sont hélas moins bien prises en considération dans les critères du nouveau système salarial que la flexibilité et les aptitudes à travailler de manière autonome, à communiquer et à collaborer en équipe.

Le Comité économique et social européen discute de la libéralisation des chemins de fer

Pour des chemins de fer intégrés

L'Union européenne souhaite changer le droit ferroviaire. Le Comité économique et social a organisé une conférence à Bruxelles.

Giorgio Tuti représentait l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs des transports, à la Conférence du Comité économique et social européen (CESE). Le thème: «Quelle réforme du droit ferroviaire européen?»

Créé par le traité de Rome en 1957, le CESE est un organe consultatif de l'Union européenne. Il est constitué de représentants des différents acteurs économiques et sociaux de la société civile et a pour tâche principale d'assurer une fonction de conseil auprès des trois grandes institutions de l'UE: la Commission, le Conseil et le Parlement.

Reprise du personnel en cas de mises au concours

La Commission prévoit d'adopter à la fin 2012 une proposition pour le «quatrième paquet ferroviaire». Dans ce paquet, la Commission a l'intention d'aborder, en particulier, l'ouverture des marchés ferroviaires nationaux de passagers et la structure des entreprises de chemin de fer. Le CESE a apporté sa propre contribution au débat en organisant une grande conférence impliquant les acteurs clés de la société civile. Environ 300 participants y ont pris part, dont le vice-président de la commission européenne, Siim Kallas, et Brian Simpson, président de la commission des transports et du tourisme. Sur la question de la libéralisation du trafic Voyageurs, Giorgio Tuti s'est exprimé aux côtés du directeur de la Deutsche Bahn, Rüdiger Grube et du président de la Fédération européenne des voyageurs, Trevor Garrod. Le président du SEV a rappelé aux participants que la Suisse sert de modèle à travers le monde avec son système intégré dans le trafic Voyageurs. Il a mis en garde contre une libéralisation incontrôlée et s'est engagé en particulier pour les droits du personnel. Si l'UE veut la libéralisation, cela n'ira pas sans obligations quant à la reprise du personnel lors de changements d'exploitants intervenus suite à des mises au concours.

pmo/Hes

zVg

Quels seraient les effets d'une libéralisation dans le trafic Voyageurs? Trevor Garrod, représentant des voyageurs, André Mordant, modérateur de la CESE, Giorgio Tuti, représentant des travailleurs et Rüdiger Grube, porte-parole pour les entreprises, ont débattu sur ce sujet à Bruxelles.

Conseil de santé des drogueries suisses

atout santé

Virus: défense d'entrer!

Des défenses au top

La pression au travail, les influences environnementales, les longs trajets pour se rendre au travail, le manque de mouvement ou de sommeil, de mauvaises habitudes alimentaires ainsi que le stress psychique sont autant de facteurs qui affaiblissent notre système immunitaire. Les conseils habituels, comme «du calme» ou «levez le pied» sont plus faciles à dispenser qu'à suivre. Et si la grippe s'ajoute à tout cela, l'épidémie risque fort de faire de nombreuses victimes dans l'entreprise. Mais ce n'est pas une raison pour sortir immédiatement l'artillerie lourde: les remèdes naturels et les plantes médicinales sont à même d'arrêter les virus, de combattre les bactéries et de booster l'activité des cellules immunitaires. N'attendez pas les premiers picotements dans la gorge ou les toussotements annonciateurs d'une bronchite. Si vous agissez rapidement, les médicaments naturels vous permettront de lutter efficacement contre les infections. Bon à savoir: ces médicaments sont aussi efficaces quand les agents pathogènes sont déjà à l'œuvre. Les plantes suivantes renferment notamment des substances utiles contre quantité de maladies: usnée barbue, lierre, eucalyptus, camomille, capucine, pin nain des montagnes, lavande, ratanhia, sauge, thym, mousse d'Islande, racine de taïga, ginseng, argousier, propolis et eupatoire.
Pour optimiser les effets des plantes médicinales, les droguistes associent souvent différents extraits végétaux. Ils confectionnent ainsi par exemple des gouttes spagyriques augmentant la résistance à base d'arnica, d'amande amère, de capucine, de thym, de petite pervenche, d'eupatoire et de sumac vénéneux. Mais lorsque les refroidissements, les bronchites et autres maux de gorge se répètent et empoisonnent le quotidien, c'est souvent le signe que le corps a besoin de mesures plus globales: restaurer la flore intestinale ou faire une cure de détoxination permet de lui redonner une base saine sur laquelle il peut à nouveau construire de solides défenses immunitaires – demandez conseil à votre droguiste.

Les conseils de la **droguerie**

Les aides de la droguerie aident tant à prévenir les maladies qu'à renforcer le système immunitaire en cas de troubles aigus.

- Pour un apport optimal: associer les vitamines A, C et le complexe B ainsi que l'oligo-élément zinc.
- En cas de surcharge nerveuse importante: prendre du calcium et du magnésium.
- En cas de stress ou d'efforts physiques importants: mélange énergétique des sels de Schüssler n° 3 (Ferrum phosphoricum), n° 5 (Kalium phosphoricum) et n° 8 (Natrium chloratum).
- Les acides aminés favorisent le rétablissement des facultés physiques et mentales.
- Les sprays humidifiants pour le nez (par ex. à l'eau de mer) aident à se débarrasser des agents pathogènes qui prolifèrent volontiers sur les muqueuses sèches.

vitagate.ch
Un clic quotidien pour votre santé.

Vous trouverez des informations complémentaires sur le système immunitaire sur
www.vitagate.ch/fr/objectif_sante/systeme_immunitaire

Association suisse des droguistes
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Téléphone 032 328 50 30

BON

Un jardin fleuri grâce aux graines de rudbeckie

Regardez s'épanouir vos propres rudbeckies dans votre jardin ou sur votre balcon.

Contre remise de ce bon, vous recevez gratuitement dans votre droguerie des graines A. Vogel Echinacea avec des conseils de mise en culture. Disponible jusqu'à épuisement du stock.

Gagnez …

… l'un de nos 5 week-ends familiaux ou romantiques en igloo!

Tentez votre chance aujoud'hui sur www.avogel.ch

Dernier délai de participation: 9. décembre 2012

Angle droit

Que signifie « réinsertion professionnelle » ?

Quels sont les droits et les obligations des collaborateurs CFF qui sont touchés par une maladie ou un accident de longue durée ?

Lorsque les problèmes de santé durent, un processus de réinsertion débute (CCT CFF chiffre 154ss, CCT CFF Cargo chiffre 152ss).

Lorsqu'on ne sait pas si on pourra reprendre le travail, et si oui quand et comment, on bénéficie d'une garantie de salaire de deux ans. Un plan de réinsertion est convenu avec le collaborateur au plus tard trois mois après le début de la problématique. Le salaire est garanti totalement (avec indemnités) durant la première année et remplace l'indemnité journalière d'une assurance-maladie ou accident. Lors d'un accident professionnel, cela continue la deuxième année. En cas de maladie, un maximum de 10 % est soustrait si la personne ne peut travailler à 100 %. On se base sur le temps de présence au travail et non pas la capacité à fournir des prestations.

Pourquoi une réinsertion ?

Le licenciement n'est jamais l'objectif d'un plan de réinsertion ! Durant les deux ans, il existe une protection contre le licenciement pour des raisons de santé. L'objectif des mesures de réinsertion est toujours de trouver une activité adaptée à l'état de santé de la personne. Dans le meilleur des cas, la personne peut réintégrer son poste de travail d'origine. Il est aussi possible d'obtenir un autre poste de travail avec ou sans cours de formation. Le marché interne des places de travail CFF est bien sûr prioritaire mais on peut aussi se tourner vers une place externe. Si aucune nouvelle place de travail ne peut être trouvée, les relations de travail peuvent être résiliées à la fin des deux ans. Chaque personne concernée a le droit d'être soutenue activement et accompagnée, durant ces deux ans, par le service de gestion de la santé en entreprise. Cela comprend, selon la situation, un soutien par l'AI et la Suva. Elle a droit au paiement du salaire, même si elle ne peut pas travailler. Et si le contrat est tout de même résilié, elle a droit à des prestations de départ, soit un dédommagement de départ ou des prestations de caisse de pension. D'autres prestations sont possibles en cas de réinsertion externe. Elles sont à convenir selon le chiffre 156 de la CCT CFF. On ne doit rien faire qui puisse péjorer l'état de santé et tout faire pour favoriser la guérison. Cela signifie qu'il faut suivre les conseils des médecins et thérapeutes. Les opérations doivent être réalisées là où elles sont indiquées. Les certificats médicaux doivent être présentés à l'employeur. Ensuite, il faut suivre le plan de réinsertion. Il faut participer aux mesures décidées en accord avec le service de gestion de la santé et le service du personnel. La personne touchée peut bien sûr s'exprimer et participer à ces décisions. Cela signifie aussi qu'elle doit postuler aux places dites convenables. C'est le Medical Service qui jugera si une place est convenable ou non. Si les obligations ne sont pas respectées par le collaborateur, des mesures peuvent être prises. Un entretien doit toutefois précéder ces mesures, ainsi qu'un avertissement.

La réinsertion est une période difficile et exigeante. Les procédures sont complexes, également avec la Suva et l'AI. Et si la personne doit suivre des mesures médicales, il peut y avoir également des tensions et problèmes. L'équipe de la protection juridique répond aux questions y relatives et accompagne les membres concernés durant la procédure. Une remarque importante: faire bien attention si on vous envoie un courrier de licenciement ou si on vous fait signer un accord de départ, car vous pouvez ainsi perdre vos droits aux prestations.

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, 3e 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.

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 1er 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 1er 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.

❑ 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 :

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**.

De Lütisburg SG à Winzenberg et retour via le Sägentobel (ou suite jusqu'au couvent de Magdenau)

Eoliennes et personnages de BD au programme

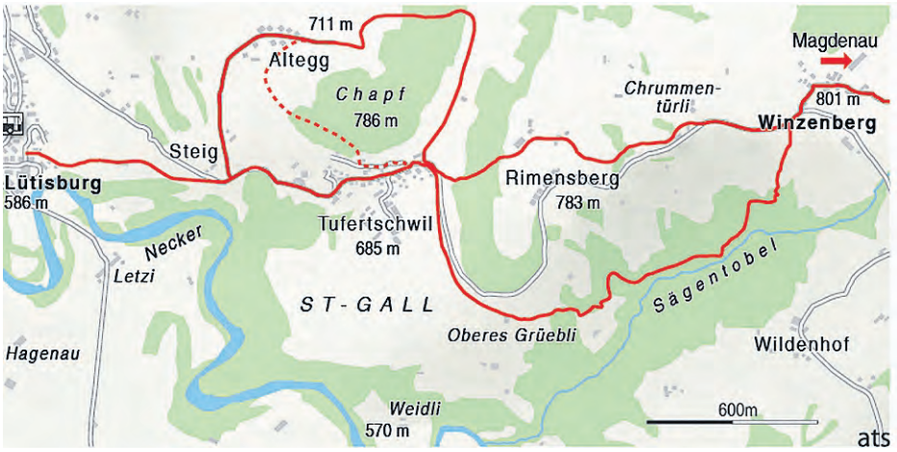
Martin Hug, 45 ans, conducteur au Frauenfeld–Wil-Bahn et président de la section VPT FW-Bahn, nous recommande une balade débutant dans sa localité de Lütisburg dans le Toggenburg.

On y arrive de Zurich avec le train et le car postal (de Bütschwil) en moins de 80 minutes. Ce «village des ponts» se trouve au sud de Wil à la confluence entre le Necker et la Thur. Le retour se fait en bus (par Flawil et Bütschwil) et en train et est de la même durée. Le bus circule également le soir et le dimanche. A l'ouest de Lütisburg, le train circule à 60 mètres de hauteur sur le viaduc de Guggenloch. A côté, un vieux pont en bois et un pont en béton armé traversent la Thur.

Celui qui s'intéresse aux motos peut visiter le petit musée Oldtimer de Toggenburg» (fermé dimanche et lundi toute la journée ainsi que le samedi après-midi). Il se trouve sur la Letzistrasse à seulement 50 mètres au sud de la bifurcation du chemin.

Là, nous tournons en direction du nord au hameau Altegg et contournons la montagne Chapf. Nous arrivons sur le *«chemin éolien»,* ouvert en 1999, qui regroupe 30 éoliennes. Les métiers traditionnels y sont présentés et expliqués sur les panneaux et par des personnages animés. Attention, de mi-novembre à mi-mars, ces petits personnages hibernent ...

Arrivés à *Tufertschwil,* celui qui a déjà faim peut s'arrêter à l'auberge de campagne Rössli (avec un petit train dans le jardin et une place de jeux pour enfants). Ou alors continuer sur le «chemin éolien» encore 45 minutes via Rimensberg jusqu'à Winzenberg. Selon la saison, ce sont les forêts qui s'ornent de toutes les couleurs ou les champs très verts qu'il fait bon admirer. S'il fait beau, la vue sur les vallées et les collines autour, jusqu'aux Alpes, est magnifique.



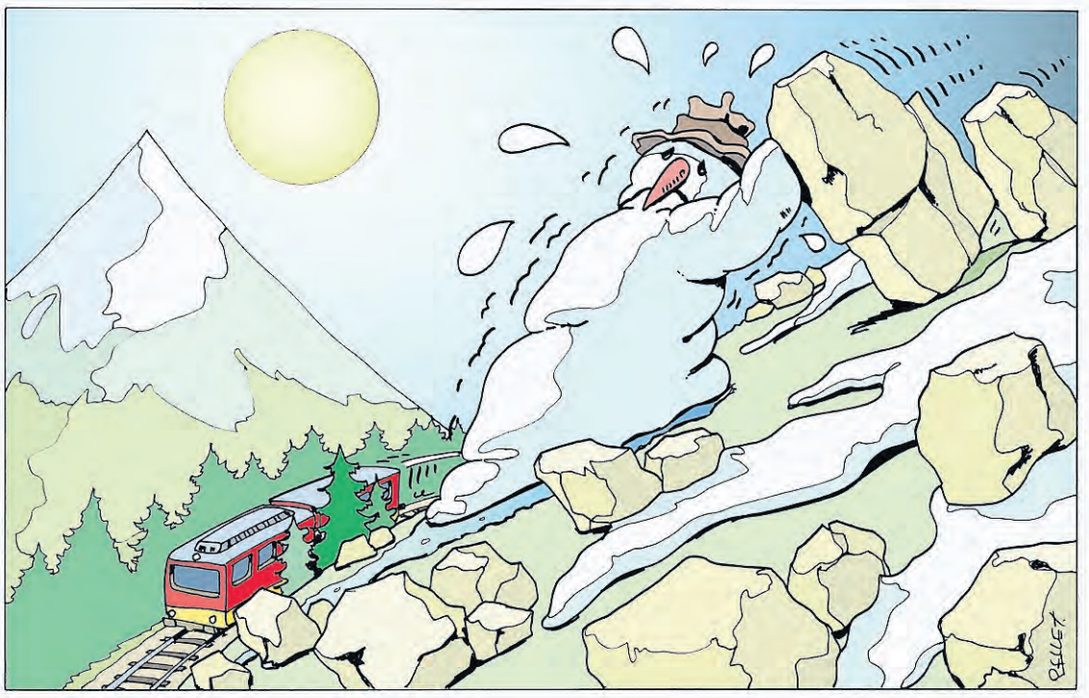
A *Winzenberg,* on peut dîner au Gartenrestaurant (avec place de jeux, fermé le mardi) et profiter de la vue. Ou alors pique-niquer à 500 mètres à l'ouest du hameau vers Chrummentürli, où se trouve une place pour faire du feu et de quoi griller.

Une autre place de pique-nique se trouve à la confluence de plusieurs ruisseaux dans le Sägentobel, à 500 mètres environ au sud-ouest de Winzenberg. De là, via Oberes Grüebli, on peut retourner à Tufertschwil et Lütisburg, en passant devant le circuit de personnages de bandes dessinées *«Comicweg».*

Ou on continue à marcher de Winzenberg vers l'est durant une heure et demie jusqu'au couvent de cisterciennes de Magdenau (près de Wolfertswil) et on prend là le bus pour Flawil.

Markus Fischer/Hes

PELLET PIOCHE : **LES ZONES DE MONTAGNE ET LEURS DANGERS ...**



IL Y A 50 ANS

Distributeurs automatiques de billets à Bâle

Après quelques essais faits dans de petites gares, les CFF ont installé deux prototypes de distributeurs automatiques de billets à la gare de Bâle. Un appareil imprime les titres de transport pour quelque 97 gares des environs de Bâle, tandis que l'autre délivre des billets pour 80 localités sises dans un rayon d'environ 100 km. Le maniement des distributeurs est très simple.

Le Cheminot, le 28 septembre 1962

La campagne «Sans nous pas de transports publics!»

Marlise Devald est la grande gagnante

Parfois le hasard fait bien les choses: Marlise Devald, qui connaît bien la problématique de la migration, a obtenu le plus grand prix du concours «Sans nous pas de transports publics».

La gagnante vient de Bâle-Campagne, d'une famille de cheminots et est mariée depuis 40 ans à un homme originaire de l'ancienne Yougoslavie. Elle connaît donc quelques-unes des difficultés que vivent les étrangers en Suisse, vu sa propre expérience.

Nous avons d'ailleurs bien eu du mal à la rencontrer, puisqu'elle vient de passer une longue période en Slavonie, la région d'origine de son mari Anton. Heureusement, nous avons attendu qu'elle revienne pour lui remettre son prix. Car il vaut la peine de faire sa connaissance!

Famille de cheminots

L'ancienne institutrice est aujourd'hui pensionnée, après 40 ans passés au service de l'enseignement. Elle est issue d'une famille de cheminots, puisque son père a travaillé aux chemins de fer sa vie durant. Il travaillait comme monteur des postes d'aiguillage et était aussi responsable de l'entretien des aiguillages. Son frère a suivi une formation d'agent d'exploitation et travaille encore aux CFF. Un de ses gendres travaille également dans les chemins de fer. La tradition familiale perdure...

Marlise Devald a eu connaissance de notre concours par sa maman, à qui elle rend souvent visite, afin de l'aider. Celle-ci est encore membre SEV en tant que veuve de cheminot et reçoit donc notre journal *contakt.sev*. Marlise Devald a donc été informée de notre campagne en feuilletant le journal.

Femme d'expérience

De par son mariage avec un homme de l'ancienne Yougoslavie, elle a pu expérimenter ce que signifie être victime de méfiance et de rejet ou avoir des difficultés avec les autorités. Elle a d'ailleurs dû se battre pour garder son passeport après son mariage. On peut se demander si un homme aurait dû en faire autant dans l'autre sens…

Marlise Devald exploitait parfois presque un «bureau de l'intégration» chez elle, puisqu'elle aidait les immigrés yougoslaves dans leurs démarches auprès des autorités. Elle les aidait à remplir les formulaires adéquats et les soutenait par tous les moyens. Ses filles ont été sensibilisées aux propos xénophobes, même si elles avaient la chance d'avoir un nom de famille bien que d'origine étrangère, à consonance germanophone, puisqu'il date du temps où la Slavonie appartenait à l'Autriche-Hongrie. Ses filles ont souvent souligné leur satisfaction et soulagement de ne pas avoir un nom de famille en -ic. Leurs deux filles sont maintenant mariées avec des hommes ayant des racines italiennes. On sait jamais, peut-être qu'un jour, le couple binational sera la norme en Suisse. Ce qui est à souhaiter en tout cas, c'est que le regard des Suisses sur les étrangers soit plus «pacifique».

ma

Arne Egland, secrétaire syndical, a remis un sac à bandoulière SEV, en plus d'un iPad, à Marlise Devald.

Concours terminé

Avec la remise du prix principal à Marlise Devald, le concours de la commission migration est officiellement clos. Cela ne signifie pas que le thème est réglé et qu'il va être classé chez nous. Ce thème reste bien sûr totalement actuel et nous continuerons à nous battre quotidiennement contre le racisme et à nous engager pour les droits des étrangers.

Jörg Matter/Hes

Femmes SEV

Rencontre des 4 nations à Berne

Les organisations féminines des syndicats du personnel des transports de Suisse, d'Allemagne, du Luxembourg et d'Autriche, soit la Rencontre des 4 nations, collaborent au sein de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) pour faire avancer l'égalité entre femmes et hommes.

Les thèmes principaux abordés lors des rencontres annuelles:

- Les différentes positions hiérarchiques des syndicalistes compétentes pour le travail des femmes dans les syndicats;
- L'engagement de toutes ces femmes qui ne sont pas libérées de leur travail pour exercer des activités syndicales;
- Les possibilités et les problèmes qui surgissent lors de la réalisation de la politique égalitaire au niveau de l'entreprise et des syndicats;
- La situation des femmes employées dans les chemins de fer lors de mesures de restructurations et de rationalisations;
- Les réglementations juridiques nationales sur le congé maternité, la protection de la mère et le congé pour l'éducation des enfants;
- Les modèles de travail tenant compte des besoins personnels et de la famille;
- Les possibilités de concrétiser l'égalité des genres dans le domaine syndical comme dans les entreprises.

La rencontre de cette année a eu lieu au Secrétariat central SEV à Berne.

Hes

Les participantes à la rencontre annuelle se sont retrouvées cette année à Berne.

SEV

Jean-Paul Beuret, ancien chef de la gare de Travers et ancien membre du comité de la section SBV Bienne-Neuchâtel

« J'ai beaucoup donné pour l'entreprise et pour ma gare de Travers ! »

Jean-Paul Beuret a été durant quinze ans chef de la gare de Travers sur la ligne Berne–Paris. Une gare aujourd'hui bien morte, il n'y a plus d'employés CFF qui y travaillent, alors que du temps du « règne » de Jean-Paul Beuret elle bouillonnait d'activités.

« A la gare de Travers nous vendions même de l'absinthe ! » Jean-Paul Beuret évoque avec une certaine nostalgie cette époque révolue. « J'avais été nommé chef de cette gare en 1995. En plus des titres de transport et des voyages, nous avons commencé à vendre des journaux, puis des boissons, des glaces, des cartes postales, des modèles réduits, du mousseux de chez Mauler, de l'absinthe de plusieurs producteurs ainsi que de nombreux produits de consommation courante. Cette gare était devenue un petit magasin au service de la population de la région et des collectionneurs d'objets liés au chemin de fer. Comme la gare était ouverte chaque jour en permanence jusqu'à minuit pour les besoins de l'exploitation, nous étions sollicités surtout le week-end et le soir, lorsque les commerces traditionnels étaient fermés. Nous recevions de nombreuses demandes de l'étranger. Le bénéfice annuel tombait dans les poches des CFF. Il s'ajoutait à la vente des titres des transports et des voyages, des opérations de change et de Western Union, etc. C'était une affaire qui marchait bien, on essayait d'offrir un vrai service à la clientèle. Comme toute belle histoire a une fin, il a fallu se préparer à mettre la clé sous le paillasson. Quelques mois avant la fermeture officielle de la gare, on m'a expliqué que le shop de la gare de Travers n'était plus compatible avec les plans comptables des CFF... Pas moyen de trouver une solution transitoire qui aurait permis de continuer cette activité dans un cadre privé au-delà du 24 avril 2010, date de fermeture officielle de la gare. »

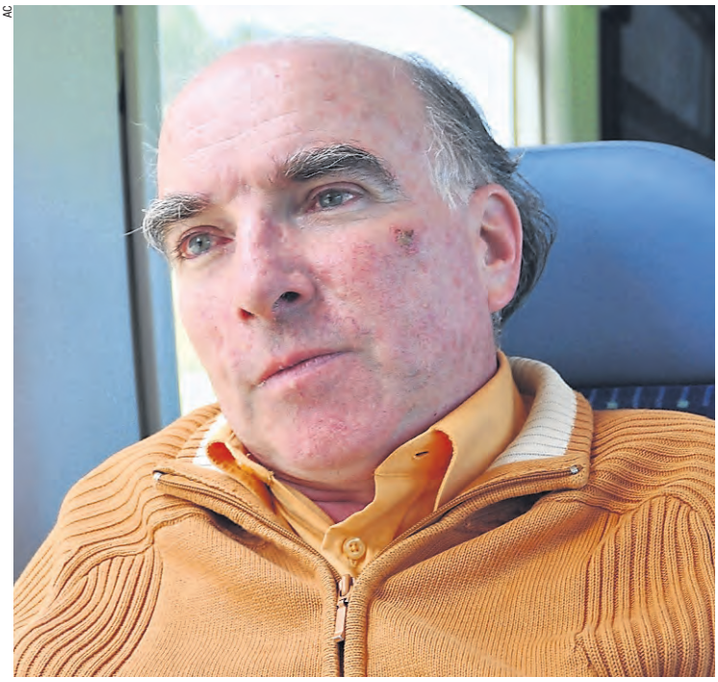
" On m'a expliqué que le shop de la gare de Travers n'était plus compatible avec les plans comptables des CFF... "

BIO

Issu d'une famille de cheminots, **Jean-Paul Beuret** est né en 1954 à Fleurier où il a grandi et effectué sa scolarité et son collège. En 1973, il est entré aux CFF comme apprenti agent du mouvement. En 1975 il part travailler dans des gares de la région zurichoise. C'est également en 1975 qu'il adhère au SEV dont il deviendra plus tard membre du comité de la section SBV Bienne-Neuchâtel. En 1995 il est nommé chef des gares de la ligne franco-suisse du Val-de-Travers. Le 24 avril 2010, il doit quitter la gare de Travers pour (probablement) terminer sa carrière ferroviaire à la gare des Verrières. « J'ai assez donné pour l'entreprise et pour ma gare de Travers, je me prépare maintenant à la retraite ! » Jean-Paul Beuret est marié et père de deux fils et une fille (également active aux CFF). Il est l'heureux grand-père de deux petits-enfants. Avec son épouse, ils ont aménagé dans leur maison de Travers des chambres d'hôtes (www.villamoncalme.ch). « Les gens qui logent chez nous viennent dans la région surtout pour admirer l'impressionnant cirque rocheux du Creux-du-Van et les gorges de l'Areuse. »

Cheminot, une vocation d'enfant

Jean-Paul Beuret est tombé petit dans la marmite ferroviaire. « J'ai grandi à Fleurier où mon père était cheminot au RVT (la Compagnie de Chemin de fer régional du Val-de-Travers). Enfant, j'allais souvent à la gare de Fleurier observer les trains et « aider » mon père à presser sur les boutons de l'appareil de sécurité ! La vue des TEE en gare de Lausanne, puis la lecture d'une brochure OSL (Œuvre suisse de lecture pour la jeunesse) évoquant les locomotives qui tractaient les trains sur la ligne du St-Gothard ont encore alimenté mes rêves. J'ai tout naturellement décidé de devenir cheminot. J'aurais souhaité choisir le métier de mécanicien de locomotives, finalement je me suis lancé dans la formation d'agent du mouvement. » A la fin de son apprentissage, qu'il a commencé précisément à la gare de Travers, Jean-Paul Beuret part travailler en Suisse alémanique. « Je pensais rester une année ou deux Outre-Sarine, finalement, j'y suis resté sept ans. »



AC

Jean-Paul Beuret n'est plus le chef de la gare de Travers, mais il est resté un acteur actif pour la promotion du trafic ferroviaire dans le Val-de-Travers.

Ligne franco-suisse

Après son « séjour linguistique », Jean-Paul Beuret est retourné travailler une dizaine d'années à la gare de Travers, suite à quoi il a été nommé à la centrale de réservation de la Direction générale CFF à Berne. Un poste qu'il a assumé durant un peu moins de trois ans. Finalement, c'est en 1995, qu'il a été nommé chef de la gare de Travers, tout en devant gérer toutes les gares de la ligne franco-suisse du Val-de-Travers (Champ-du-Moulin, Noiraigue, Travers et Les Verrières). Aujourd'hui, il n'y a plus d'employé dans ces gares. Il ne reste plus que le team présent à la gare frontière des Verrières – où travaille actuellement à temps partiel Jean-Paul Beuret – et qui s'occupe uniquement de la gestion du trafic (plus de vente de billets, plus de change, etc.) pour assurer le passage journalier de trois paires de TGV Berne– Neuchâtel–Paris et d'un train marchandises amenant durant les jours ouvrables du bois depuis la France. « Autant dire que le rythme de travail n'est plus le même qu'auparavant ! » déplore Jean-Paul Beuret.

Militant du rail

Jean-Paul Beuret est très attaché à son Val-de-Travers. Il continue à militer pour la promotion des transports publics. Il préside depuis plusieurs années la Conférence régionale des transports du Val-de-Travers et est membre du groupe de travail transfrontalier à l'ATE Neuchâtel qui essaie de développer les relations ferroviaires entre les deux pays voisins. Il est également le responsable commercial de l'association Vapeur Val-de-Travers et président de RVT-Historique, le train touristique du Pays des fées et de l'absinthe.

« Gare fermée jusqu'à nouvel avis... »

Malgré ses nombreuses activités et son enthousiasme communicatif, Jean-Paul Beuret conserve au fond de lui le regret de n'avoir pas réussi à maintenir l'ouverture de « sa » gare. « C'était peut-être une utopie de vouloir maintenir l'ouverture de cette gare de Travers ! » Il a maintenu en ligne le site Internet www.travers-info.ch sur lequel on peut lire sur la page d'accueil : « La gare de Travers est fermée depuis le 24 avril 2010 et jusqu'à nouvel avis... »

" C'était peut-être une utopie de vouloir maintenir l'ouverture de cette gare de Travers ! "

Alberto Cherubini