

Toucher pas à ma CCT

Barbara Spalinger explique le credo du SEV en matière de politique contractuelle.

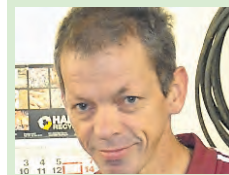
Pages 6 - 7



Neuchâtel: formation continue aux TransN

Dix-huit chauffeurs de bus ont déjà suivi le cours de sensibilisation pour apprendre à découvrir les bons réflexes à adopter face à une personne handicapée physique.

Page 19



Tennis de table

Laurent Schaffter est un pongiste qui aime la compétition et qui a transmis sa passion à ses enfants.

Page 20

Le Conseil fédéral envisage des mesures d'économies dans les transports ferroviaires régionaux

Des intentions insensées

Berne souhaite que la viabilité des lignes ferroviaires qui n'atteignent pas un degré de couverture de 50 % soit réexaminée par les cantons.

Le SEV n'accepte pas le remplacement des trains par des bus uniquement pour des raisons financières.

Vouloir faire des économies sur le dos des lignes ferroviaires régionales déversera davantage de voitures sur les routes. L'ATE a lancé une pétition contre ces mesures d'économies imaginées par le Conseil fédéral.

Lire page 3 ainsi et la chronique de Michel Béguelin en page 4



Les lignes des Chemins de fer du Jura figurent dans le funeste catalogue des 177 lignes menacées de disparition pour des raisons comptables...

Les 100 ans du chemin de fer de la Jungfrau

La ligne mythique des Alpes



Impossible d'imaginer les chemins de fer suisses sans penser à la ligne de la Jungfrau. Bien entendu notre pays possède d'autres très belles lignes ferroviaires, mais aucune n'est aussi spectaculaire.

Le chemin de fer de la Jungfrau nous conduit sur un site unique en continue évolution.

Dossier pages 10 - 11 - 12

EDITO

LE CONSEIL FÉDÉRAL FAIT FAUSSE ROUTE

Grâce au projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) davantage de trains pourront circuler sur les grandes lignes ferroviaires de notre pays. Ce sera le cas notamment pour les lignes Lausanne - Genève et St-Gall - Coire. Celles et ceux qui se réjouissent de ce développement du rail risquent de vite déchanter. En effet, le Conseil fédéral projette de supprimer des lignes régionales et de les remplacer par des bus. A quoi bon donc ça servira à un habitant de St-Cergue d'avoir davantage de trains directs qui s'arrêtent à Nyon si son train lui passe sous le nez parce que son bus - qui aura remplacé le train NSfCM - n'a pas réussi à tenir l'horaire à cause des bouchons à l'entrée de la ville ?

Moins de lignes ferroviaires régionales signifie davantage de voitures sur les routes. Aux heures de pointe ça va faire mal. Le Conseil fédéral semble ne pas vouloir tenir compte de cet aspect. En voulant focaliser son regard uniquement sur des critères financiers, il en perd la vision d'ensemble. Les dégâts collatéraux de la suppression des lignes ferroviaires régionales qui n'atteignent pas un taux d'autofinancement de 50% risquent d'être énormes.

Le Conseil fédéral fait fausse route. Il faut le remettre sur les bons rails. Je vous invite à signer la pétition demandant le maintien des lignes ferroviaires régionales. Elle est à votre disposition sur le site internet de notre syndicat www.sev-online.ch

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports SEV

JOURNÉE INTERSYNDICALE POUR LA DÉFENSE ET LA PROMOTION DU SERVICE PUBLIC

Depuis des années le service public est attaqué par les adeptes du néolibéralisme dont le credo est privatiser les bénéfices et laisser l'Etat se débrouiller avec des chiffres rouges. Le président du SEV a lancé l'idée de mettre sur pied en 2013 une journée intersyndicale de défense et promotion du service public.

Page 2

EN VITESSE

PORTRAIT JURIENS

■ Une précision est à apporter au portrait publié la semaine passée dans nos colonnes. Christian Juriens souhaite un complément (correctif) à propos du mandat de la police des transports avec les TPG: «Nous sommes amenés à effectuer des patrouilles dans nos véhicules de service et sommes à disposition des employés TPG. Nous pouvons également être sollicités par la police cantonale genevoise en cas de besoin.»

POUBELLES DANS LES GARES

■ Les CFF introduisent le tri des déchets dans les gares. La gare de Berne est le premier site à être équipé. Quelque 128 stations de recyclage y ont été installées à la mi-octobre. Les CFF renforcent leur stratégie environnementale et répondent ainsi au vœu de la clientèle de pouvoir trier ses déchets. Si l'essai pilote bernois s'avère concluant, d'autres grandes gares seront équipées dès 2013.

IMPOSER LES GROSSES SUCCESSIONS POUR FINANCER L'AVS

■ Si vous n'avez pas encore signé l'initiative populaire fédérale «Imposer les successions à plusieurs millions pour financer notre AVS» faites-le vite. Seules les grandes fortunes de plus de 2 millions de francs seront imposées à un taux unique de 20 %. Vous pouvez télécharger la feuille de signature sur notre site www.sev-online.ch

COSSONAY OU PENTHALAZ?

■ Après le dossier nucléaire et celui du secret bancaire, l'année prochaine le Conseil fédéral devra se pencher sur un autre très lourd dossier: baptiser l'actuelle gare de Cossonay en gare de Cossonay-Penthalaz ou Penthalaz-Cossonay. L'OFT prône pour la première variante, mais la commune de Penthalaz souhaite voir son nom en premier...

Le séminaire annuel du comité SEV a eu lieu le vendredi 12 octobre au secrétariat central du SEV à Berne

2013 sera l'année du service

Le comité SEV demande que l'année prochaine notre syndicat concentre ses efforts sur le congrès et sur la mise sur pied d'une journée intersyndicale consacrée au service public.

Avant de parler de 2013, les membres du comité ont passé en revue les points forts que notre syndicat doit affronter d'ici à la fin de cette année. En tête nous trouvons bien entendu le recrutement de nouveaux membres. «Nous enregistrons une diminution des adhésions par rapport à l'année passée, diminution heureusement contrebalancée par une diminution des départs», a com-

menté le président du SEV Giorgio Tuti tout en exhortant les sous-fédérations et les sections à «redoubler d'efforts» pour faire en sorte que le SEV maintienne un excellent taux de syndicalisation, «élément clé lors des négociations contractuelles», a relevé Tuti.

Congrès

Sous la houlette de leur président Andreas Menet et de leur vice-président Roland Schwager, les membres du comité SEV ont fait une première lecture scrupuleuse des textes d'orientation qui seront soumis au congrès qui se déroulera les 23 et 24 mai 2013 au Kursaal de Berne. Ces textes constitueront en quelque sorte la feuille de route du SEV pour les années

Nouveau secrétaire SEV à St-Gall

Les membres du comité ont appris de la bouche de Giorgio Tuti que le SEV a



engagé un nouveau secrétaire syndical pour remplacer au secrétariat de St-Gall Peter Hartmann qui prend sa retraite (lire *contact.sev* numéro 20, pages 6 et 7). Il s'agit de **Felix Birchler** (photo), 34 ans, actuellement secrétaire syndical à la VPOD et sociologue de formation. Felix Birchler entrera en fonction au SEV le 3 janvier prochain, Peter Hartmann assurera la transition.

AC

2014 et 2015. A travers les premières prises de position des membres du comité, il apparaît clairement que la question du financement des transports publics et le lan-

cement de l'initiative AVS-Plus tiendront un rôle important ces prochains mois dans l'agenda du SEV. Le texte d'orientation consacré à la politique contractuelle reste

« Nous devons renforcer le lobby intersyndical du service public »

Durant le séminaire du comité SEV, Giorgio Tuti a lancé l'idée d'une journée intersyndicale consacrée au service public. Message reçu 5 sur 5 par les membres du comité.

Comment est née l'idée de mettre sur pied une journée service public ?

Giorgio Tuti: C'est une

idée qui mûrissait depuis quelques mois. Je me suis risqué à la soumettre aux responsables des syndicats du secteur public.

Pourquoi une telle journée ?

En Suisse, comme dans les pays européens qui nous entourent, le service public subit des attaques parce que l'idéologie libérale dit qu'il faut faire des économies dans les budgets des collectivités publiques. Mais d'un autre côté on fait des cadeaux fiscaux aux multinationales et aux grosses fortunes. Les syndicats impliqués dans le secteur public doivent s'unir pour proclamer haut et fort leur détermination à se battre pour un

service public de qualité, qui soit fort et au service de tout le monde. Nous sommes contre la logique qui veut privatiser les bénéfices et étatiser les pertes.

Quelle a été la réaction des autres syndicats à ta proposition ?

Les syndicats qui sont actifs dans le secteur public se sont montrés très intéressés par l'idée de mettre sur pied cette journée service public qui sera chapeautée par l'USS. Nous sommes tous tombés d'accord sur le fait qu'il faut renforcer le lobby intersyndical du service public. L'union fait la force, cette devise est aussi valable pour la défense du service public. Nous avons tous intérêt à rassembler nos compétences et nos forces pour pouvoir peser de manière efficace sur le législateur.

Est-ce que cette journée vise à prendre à contre-pied l'initiative pro-service public ?

C'est possible qu'on en parle, mais ça ne sera pas le sujet central. Pour l'USS c'est clair, cette initiative est

contre-productive. Elle a mal été conçue par les associations des consommateurs. Elle vise à interdire les subventions croisées qui sont pourtant un élément fondamental pour un service public. Par exemple, les gains obtenus sur les grands axes ferroviaires doivent pouvoir continuer à compenser le manque à gagner des lignes des régions périphériques. Le service public, ce n'est pas uniquement des trains performants entre Zurich et Berne, le service public c'est aussi une bonne desserte dans les Franches-Montagnes, aux Grisons ou dans le Toggenburg.

De quoi alors parlera-t-on durant cette journée ?

Nous ne parlerons pas uniquement de la manière dont nous devons nous y prendre pour nous opposer au démantèlement, nous parlerons aussi de renforcement du service public.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini



Giorgio Tuti.

public



Le Conseil fédéral veut encore économiser à la fausse place

Aveuglement bureaucratique

Vouloir transférer des lignes ferroviaires sur des lignes de bus lorsque la couverture des coûts est à moins de 50 pour cent, cela est insensé aux yeux du SEV. Si vraiment, un transfert des prestations devrait être examiné avec sérieux au cas par cas.

Il y a deux ans le Conseil fédéral voulait supprimer toutes les lignes de bus qui comptaient moins de 100 passagers par jour, et aujourd'hui il veut transférer les lignes ferroviaires avec une couverture des coûts en-dessous de 50 pour cent. Quelque 170 lignes ferroviaires seraient touchées.

Pour le SEV, il n'est pas question de supprimer des lignes ferroviaires entières sur la base d'un critère bureaucratique fixé de manière aléatoire, et d'engendrer encore plus de trafic sur les routes qui sont déjà encombrées

dans de multiples endroits. Les usagers de ces trains qui, en règle générale, sont satisfaits de l'offre actuelle, n'en tireraient eux non plus aucun avantage. Le personnel ferroviaire, que l'on ne peut pas tout simplement asseoir derrière le volant d'un bus, souffrirait bien sûr aussi d'un transfert de masse à ce point irréfléchi. Beaucoup de places de travail qualifiées seraient réduites à néant.

Il est insensé de considérer la couverture des coûts comme seul critère

En aucun cas la couverture des coûts d'une ligne ferroviaire ne peut devenir l'unique critère sur lequel le



Pas de transfert du rail au bus basé uniquement sur le degré de couverture des coûts !

cependant le plus fondamental puisqu'il traite des conditions de travail des employés des transports publics.

Journée service public

Giorgio Tuti a profité de ce séminaire pour lancer l'idée d'une journée intersyndicale consacrée au service public. Cette journée aurait lieu en automne 2013, la date et le lieu restent à déterminer. L'idée du président du SEV a séduit tous les membres du comité qui voient là l'occasion de resserrer les liens avec nos collègues de syndicom (La Poste et Swisscom), de garanto (douanes et gardes frontières), du SSP (hôpitaux, écoles et transports urbains) et de l'Association du personnel de la Confédération (APC).

AC

BARRAUDMÈTRE

Je t'aime moi non plus

« Je t'aime moi non plus » résume certainement le mieux ce sentiment qui m'habite au moment de payer mes impôts. J'avoue avoir de la peine avec les personnes qui prétendent avoir du plaisir à payer leurs impôts. Personnellement, j'ai autant de plaisir à payer mes impôts que mes primes d'assurance-maladie. C'est nécessaire et utile, point barre.

Je n'ai de cesse de condamner les discussions de bistrot qui jettent l'opprobre sur le principe de l'impôt. Je combats activement l'idéologie bourgeoise pourfendeuse du substrat de l'action étatique. Attaquer les revenus de l'Etat revient à mettre en péril son rôle dans notre société. C'est remettre en cause

le ciment de notre société: les

services publics. Attaquer l'impôt, c'est attaquer l'école, les hôpitaux, la police, les transports publics, etc. Tel est bel et bien l'objectif poursuivi par les partis bourgeois et l'UDC dans les différents parlements: salir l'impôt, assécher les caisses publiques et briser les mécanismes de solidarité entre les citoyens. L'impôt devrait être un formidable outil de répartition des richesses. A noter l'utilisation du conditionnel dans la



phrase qui précède... Car là où le bât blesse, c'est dans la (in)justice fiscale, donc qui paie et combien. Les forfaits fiscaux octroyés aux riches étrangers en sont l'exemple le plus emblématique. Une véritable honte, pas seulement vis-à-vis de leur pays d'origine mais surtout pour les autres contribuables qui paient normalement leurs impôts. Une initiative fédérale a abouti et nous verrons si les Helvètes corrigent le système ou s'ils préfèrent continuer dans le masochisme. Schumacher annonce qu'il va quitter la Suisse en cas de sa suppression? Je ne le retiens pas... notre pays n'a pas besoin de profiteurs.

L'impôt doit aussi être le garant d'une égalité des chances. En Suisse, 1 % de la population possède la même fortune que les 99 % restants! Pour la plupart, ces fortunes ne sont pas constituées par leurs propriétés mais sont issues d'un héritage. On est loin de la culture de l'effort et du mérite prôné par certains bourgeois. Imposer les successions de plus de 2 millions est un acte de décence publique. Là aussi, une initiative fédérale est actuellement dans sa phase de récolte des signatures.

Le pire, c'est que le Conseil fédéral préfère cultiver les injustices. Ainsi, après avoir sciemment trompé le peuple sur les conséquences de la 2^{ème} réforme de la fiscalité des entreprises, une 3^{ème} est prévue avec, à la clé, un nouveau cadeau de 7 milliards de francs. La classe moyenne, les fameuses « vaches à lait », vont-elles continuer à accepter ces injustices et ces cadeaux iniques? Réponses lors des prochaines votations.

Olivier Barraud

SEV

Douche écossaise

Saluons tout d'abord, la bonne décision du 11 octobre, par 11 voix contre 0 et 2 abstentions, de la commission des transports du Conseil des Etats pour un crédit d'investissements de 6,4 milliards (au lieu de 3,5 comme proposé par le Conseil fédéral) pour une série de projets cohérents visant à la mise à niveau de l'axe national fondamental Ouest-Est, en particulier les nœuds de Genève, Lausanne, Berne et Bâle, ainsi que le tronçon Saint-Gall-Coire. La netteté du résultat fait que le plénum de la Chambre des cantons va logiquement l'accepter tout aussi clairement lors de la session de décembre. Dans ces conditions, il est plus que probable que le Conseil national va suivre dans le courant de 2013. Ainsi, tout se prépare pour que le Parlement impose une solution au gouvernement d'une ampleur double que celui-ci proposait. Le département des finances déteste être désavoué de la sorte. D'où le 15 octobre la réaction immédiate, qui pourrait faire très mal aux cantons, donc choisie dans ce but: un projet d'ordonnance remettant en cause 177 lignes du trafic régional ferroviaire sous prétexte de non-rentabilité. Délai de réponse fixé aux cantons: 22 novembre. La chronologie est éloquent!

La décision de la commission en faveur des 6,4 milliards pour la valorisation de l'axe du Plateau est logique. Elle va dans le même

sens que la volonté exprimée régulièrement par le peuple depuis sa décision sur Rail 2000. La progression du trafic y est spectaculaire depuis dix ans et l'axe a souffert de sous-investissements (sauf la région zurichoise) dus à la priorité prise par le gros morceau de l'axe

Nord-Sud Gothard/Monte Ceneri de base, ainsi que par les restrictions totalement myopes imposées en son temps par le ministre des finances «le petit comptable» Merz. Le besoin de rattrapage est aujourd'hui évident sur l'axe économique essentiel du Plateau. Des dizaines de milliers de citoyens-usagers vivent le fait quotidiennement. L'objectif du transfert du trafic des voyageurs de la route au rail est un succès confirmé. La commission du Conseil des Etats a donc bien fait son travail.

Par contre, le projet d'ordonnance visant à étudier le remplacement de 177 lignes régionales ferroviaires par des liaisons par bus est un sommet de stupidité. Visiblement, les financiers qui en sont à l'origine ne savent pas ce

qu'est un réseau de chemins de fer, en particulier son impact socio-économique dans la durée. Depuis la décision du peuple en 1998, acceptant clairement le concept «Rail 2000», des milliards

ont été et sont investis dans des infrastructures ferroviaires, CFF et compagnies privées, dont la durée

de vie se compte en dizaines d'années. A ces montants se sont ajoutés les contributions des cantons et des communes pour les trafics régionaux et d'agglomération. Casser cet ensemble serait un gaspillage monstrueux. Par ailleurs, la liste des lignes régionales visées dénote une

incohérence totale: Montreux-Rochers-de-Naye au même niveau que Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et que Bienne-La Chaux-de-Fonds (ainsi La Chaux-de-Fonds pourrait être la première ville de Suisse à ne plus être reliée au rail; trois semaines après la décision sur le Transrun, les choses vont vite! On voit avec quelle diligence les financiers fédéraux entendent respecter l'engagement d'investir 241 millions dans l'ancienne ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds); et que dire des lignes régionales Allaman-Palézieux-Fribourg-Berne? Dans l'hypothèse où ce trafic irait sur la route, est-ce que la rentabilité de l'axe Genève-Berne serait améliorée? Evidemment non, elle serait péjorée. Si l'on fait le bilan pour la Suisse romande, seuls deux tronçons de trafic régional subsisteraient: Coppet-Allaman, Lausanne-Aigle; trois cantons n'auraient comme point d'arrêt ferroviaire que leur capitale, Genève, Neuchâtel et Jura (Delémont). En plus de La Chaux-de-Fonds, des localités comme Monthey, Payerne, Morat, Vallorbe, Porrentruy, Bulle, ne seraient plus reliées au rail. Est-ce cela la conception fédérale financière du transfert du trafic de la route au rail?

Comment des propositions aussi absurdes ont-elles pu paraître? Elles le sont tellement que la question de la compétence des auteurs de l'ordonnance doit se poser. Sont-ils à leur place avec de telles idées? Comment le Conseil fédéral a-t-il pu laisser passer une telle ineptie? Dans l'immédiat, la réaction du Parlement et surtout celle des cantons ne va pas manquer de faire des étincelles. Ainsi, tout se met en place pour que le peuple soit super-motivé lorsqu'il se prononcera sur le développement du rail en 2014 (initiative de l'ATE).

Michel Béguelin

L'initiative a été déposée à la Chancellerie fédérale le vendredi 19 octobre

Halte aux privilèges fiscaux des multimillionnaires

L'Alternative Linke – La Gauche – La Sinistra (AL), le PS Suisse, l'Union syndicale suisse (USS) et Unia ont déposé ensemble l'initiative populaire «Halte aux privilèges fiscaux des millionnaires (abolition des forfaits fiscaux)», lancée par la gauche alternative. 103 000 signatures validées, sur les 120 000 récoltées par ces organisations, ont été déposées à la Chancellerie fédérale. Cette

initiative veut abolir dans tout le pays le scandaleux privilège fiscal de l'imposition forfaitaire des millionnaires étrangers. Aujourd'hui, au lieu d'être imposés sur leurs revenus et leur fortune effectifs, ces derniers ne doivent déclarer comme revenu qu'un montant forfaitaire (jusqu'à maintenant 5 fois la valeur locative de leur logement, désormais 7 fois), pour autant qu'ils n'exercent

pas d'activité lucrative en Suisse. 5500 super-riches profitent actuellement de ce dumping fiscal. Parmi eux, on trouve un nombre croissant de nomades du business et de chômeurs fictifs, comme Ingvar Kamprad ou Viktor Vekselberg, qui dirigent leurs conglomérats d'entreprises depuis chez nous. Les initiants exigent les mêmes règles de jeu pour tout le monde: chacun doit

payer des impôts selon sa capacité économique. L'imposition forfaitaire viole l'égalité devant la loi et sape la morale fiscale. Le durcissement cosmétique des tarifs de l'imposition forfaitaire décidé par le Parlement ne pourra rien changer à cette injustice fondamentale.

Toute une série de cantons (ZH, SH, AR, BS, BL) ayant déjà décidé de supprimer l'imposition forfaitaire

chez eux, une telle suppression au plan national se fait toujours plus urgente maintenant.

On pourra ainsi mettre le holà également au tourisme fiscal des millionnaires imposés forfaitairement et à la concurrence malsaine entre les cantons, qui menacent de s'installer si cette imposition n'est supprimée que dans quelques-uns d'entre eux.

SEV

Caisse de pension CFF

Changements intervenus au 1^{er} octobre 2012

Quelques questions à Vincent Brodard, secrétaire syndical et représentant SEV au Conseil de Fondation de la Caisse de pension CFF.

Quelles adaptations sont-elles entrées en vigueur au 1^{er} octobre 2012 à la Caisse de pension CFF?

• Le taux technique a été abaissé de 3,5 à 3%. C'est le taux d'intérêt du capital-retraite garanti à chaque pensionné. Comme les rendements nécessaires ne sont plus assez hauts pour assurer l'équilibre financier de la Caisse, il a fallu baisser ce taux.

• Par ailleurs, l'espérance de vie augmente, comme le montrent les nouvelles bases techniques LPP 2010. Dès lors, le taux de conversion, différent selon l'âge auquel on prend la retraite, doit être abaissé d'un peu plus de 10%. A 65 ans, il était à 6,515% et passe à 5,848%.

• Pour compenser cette

baisse, la réserve pour l'augmentation de la longévité a été dissoute: 300 millions sont répartis sur les avoirs vieillesse des assurés sous forme d'une bonification unique.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement pour les assurés? Lesquels sont concernés?

Ils sont tous concernés. Mais les assurés proches de la retraite ne subiront que de faibles pertes.

En contrepartie, une augmentation de 2% des cotisations mensuelles sera prise en charge par les CFF. C'est bien ça?

Oui, c'est une réussite de la délégation syndicale, qui a obtenu cela lors des dernières négociations salariales.

Pourquoi de telles adaptations étaient-elles nécessaires?

Comme dit plus haut, le faible rendement des capitaux et d'autre part, l'augmentation de l'espérance de vie. Les rentes doivent être payées plus longtemps, alors même que les rendements sont inférieurs aux prévisions à long terme.



Vincent Brodard.

Propos recueillis par Henriette Schaffter

Pour connaître les conséquences de ces adaptations sur les prestations de chaque assuré: www.pksbb.ch

COURRIER DES LECTEURS

75 ANS DE « PAIX DU TRAVAIL »!

■ L'évocation de cet anniversaire par le Centre patronal vaudois nous oblige à nous replonger dans l'ambiance peu glorieuse et douloureuse des années 30, période où l'Europe se trouvait dans une crise sociale sans précédent depuis le début de l'industrialisation du continent et qui rappelle étrangement les événements que nous sommes en train de vivre aujourd'hui! (...) Pour reconstruire la puissance industrielle de l'Allemagne, Hitler avait besoin de la collaboration active des directions syndicales qui contrôlaient les travailleurs des charbonnages, de la sidérurgie et des chemins de fer. Une opération parfaitement réussie avec l'introduction des premiers congés payés et l'octroi de crédits à la consommation pour la classe ouvrière. Les réalisations sociales du régime firent l'objet d'une importante propagande nationale et internationale. La construction du plus grand centre de vacances du monde, à Prora sur l'île de Rügen et la construction d'un magnifique paquebot pour les croisières de la classe ouvrière allemande eurent un immense impact sur l'opinion publique! (...)

Le régime nazi fit construire aussi les premières autoroutes européennes, en Allemagne, en promettant une automobile à chaque ménage allemand! Les réalisations du régime eurent une influence considérable sur tous les peuples d'Europe, l'autre alternative étant les premières réussites de l'industrie planifiée de la première « République Socialiste » dirigée par Staline. Les réussites incontestables de l'Allemagne nazie avaient séduit certains peuples européens jusqu'à la soumission totale de leurs autorités politiques. Comme ce fut le cas en Autriche avec « l'Anschluss » de 1938! La Suisse, ou du moins sa partie germanophone, se trouvait dans ces années-là, en phase pour « l'Anschluss » helvétique, avec la complicité des grandes familles, propriétaires des principales entreprises et des banques du pays qui avaient déjà fait fortune avec l'Allemagne, lors de la Première Guerre mondiale! Berlin

dirigeait un important réseau d'agents de propagande chargés d'infiltrer les milieux économiques et politiques du pays. Ce noyautage de la nation était orchestré par un proche d'Hitler domicilié à Davos, Wilhelm Gustloff. L'une de ses missions consistait à s'assurer le contrôle du Parti Socialiste suisse, dont une partie de ses dirigeants ne cachait pas leur admiration pour les réussites soviétiques. Wilhelm Gustloff encouragea aussi le grand patronat helvétique à signer des accords avec les principales centrales syndicales du pays, pour éviter la contagion, de la partie la plus défavorisée de la classe ouvrière suisse, par l'idéologie bolchévique! Mais c'était sans compter l'illumination salvatrice d'un étudiant juif, qui avait fui l'Allemagne nazie, David Frankfurter, établi à Berne en 1934. Le 4 février 1936, il se rendit à Davos en train et abattit froidement Wilhelm Gustloff à son domicile! Cet événement révéla au grand jour les manœuvres d'infiltration de l'Allemagne nazie en Suisse et rendit fou furieux Hitler. Malgré cela et dans la perspective d'importantes commandes à l'exportation, notamment vers l'Allemagne, le 19 juillet 1937, Konrad Ilg, représentant des syndicats de la métallurgie de l'époque et Ernst Dübi, représentant des fédérations patronales, signèrent un accord historique qui a institutionnalisé la « Paix du travail » en Suisse. Les syndicats s'étaient engagés au respect de la paix absolue du travail en renonçant au droit de grève et le patronat au lock-out, autrement dit, la fermeture d'entreprises avec licenciement collectif. En Suisse romande, la contestation de l'ordre nouveau fut stoppée net dans un bain de sang, le 9 novembre 1932, lorsque l'armée suisse tira sur des grévistes et leurs familles lors d'une manifestation géante à Genève. On dénombra, ce jour-là, 13 morts et 65 blessés parmi les manifestants antifascistes! Comme on peut le constater, la « Paix du travail » n'est pas le fruit de la raison entre partenaires sociaux mais plutôt une mise au pas des organisations syndicales en échange d'avantages sectoriels. Jean-Claude Cochard

Journée de migration 2012

AVS, AI, CP, AC ... pour nous

Samedi 1^{er} décembre 2012, de 9 heures à 16 heures, Congresshotel à Olten

Discours de Doris Bianchi, Union syndicale suisse USS

- Protection sociale durant la vie active: que se passe-t-il en cas de maladie, d'accident, d'invalidité ou de grossesse?
- Prévoyance vieillesse en Suisse: la situation des migrants.
- Comment (faire) calculer ma rente? A quelle rente ai-je droit si je retourne dans ma patrie?

Animation:

Manuel Avallone, vice-président SEV,
Arne Hegland, secrétaire responsable de la migration au SEV

Inscriptions:

SEV, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zurich
ou directement à migration@sev-online.ch
044 242 84 66

Inscrivez-vous maintenant!

SEV Migration
Migrations

Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato



„Une entreprise ne doit pas fixer de manière unilatérale les conditions d'engagement mais plutôt négocier avec le personnel et les syndicats sur un mode participatif.“

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

La vice-présidente Barbara Spalinger lance un appel à la raison aux entreprises encore sceptiques vis-à-vis de la CCT

« Les CCT permettent à une branche de s'auto-réguler »

La responsabilité des entreprises de transports publics hors CFF – les entreprises de transport concessionnaires (ETC) – incombe à Barbara Spalinger au SEV. A la veille des journées régionales d'automne de la sous-fédération VPT qui organise le personnel de quelque 90 ETC, contact.sev a posé plusieurs questions à la vice-présidente du SEV sur la situation du dossier ETC.

contact.sev: Quelles ETC te causent actuellement du souci ?

Barbara Spalinger: Le BLS et son désastre financier. A cause de cela nous avons dû suspendre les négociations CCT. Contre les économies réalisées par le canton au niveau de leur contribution, nous avons manifesté en septembre devant le bâtiment du gouvernement bernois. Mais il y a aussi des problèmes internes au BLS. Par exemple les projets d'augmentation de l'efficacité n'ont pas apporté ce que l'on

espérait. On n'a pas fini d'en entendre parler.

Que se passe-t-il concernant les conventions collectives de travail au niveau suisse ?

Avec les Remontées mécaniques Suisse (RMS) nous avons élaboré un projet de CCT cadre pour la branche des transports touristiques de montagne sur lequel les membres RMS doivent statuer d'ici à l'automne 2013. Actuellement nous sommes en négociations avec les transports publics fribourgeois (tpf) et Aar bus+bahn

pour le renouvellement de leur CCT d'entreprise. Dans l'entreprise de gastronomie ferroviaire elvetino qui appartient à 100% aux CFF, nous avons réussi tout récemment à renouveler la CCT d'entreprise et nous pouvons être satisfaits du résultat obtenu.

Une première CCT d'entreprise est sur le point d'être conclue au chemin de fer Frauenfeld-Wil (FW). Ce sont les chemins de fer d'Appenzel qui en ont fait la proposition étant donné qu'ils administrent le FW. Le personnel a accepté de se lancer dans cette CCT malgré qu'il soit à 100% organisé au SEV, ne trouvant ainsi que peu d'intérêt à se soumettre à la paix du travail. C'est bien la première fois qu'une direction d'ETC demande au SEV des négociations CCT et pas le contraire !

Actuellement les sections SEV exigent au moyen de pins des négociations CCT avec les ETC zurichoises. Pourquoi n'y a-t-il pas encore de CCT là-bas ?

D'abord les syndicats voulaient négocier une CCT cadre avec la communauté tarifaire zurichoise (ZVV) mais cela n'a jamais rien donné, ce qui n'est pas si tragique, car les ZVV ne sont pas le partenaire contractuel idéal étant donné qu'il s'agit d'une communauté tarifaire et d'un regroupement politique. En outre, aux ZVV il y a beau-

coup d'ETC très différentes et un grand nombre de syndicats concernés. Nous voulons d'abord négocier des CCT d'entreprise avec chaque entreprise séparément. Cela est maintenant possible étant donné que les transports publics zurichoises (VBZ), qui représentent la plus grande entreprise des ZVV mis à par le RER, sont d'accord. Leur partenaire social officiel est le SSP, mais nous sommes également présents ainsi que d'autres syndicats. Nous avons ressorti notre vieille revendication en faveur d'une CCT d'entreprise pour le Forchbahn (administré par les VBZ) qui jusqu'à présent, a toujours repoussé notre demande malgré qu'avec notre taux d'organisation de plus de 90%, nous aurions droit à des négociations.

Quelle est la position du SZU, des VZO et de la ZSG vis-à-vis d'une CCT ?

Nous sommes en pleine discussion avec ces compagnies mais il y a là une certaine méfiance car ces entreprises trouvent que leur politique

ETC, mais les réglementations collectives sont pur bénéfice pour les entreprises, car elles voient le jour sur la base d'une participation du personnel et des syndicats et qu'elles restent applicables même après un changement de direction. C'est pour cette raison que nous voulons des CCT d'entreprises aussi dans les ETC zurichoises.

Les entreprises font-elles la sourde oreille à ces arguments ?

Le plus grand scepticisme se rencontre souvent dans les Conseils d'administration, avant tout auprès des juristes qui ne s'y connaissent pas en matière de droit du travail collectif, malgré le fait qu'en Suisse les CCT existent depuis déjà 100 ans, et dans les transports publics depuis plus de dix ans. Il y a donc beaucoup de modèles et quelques expériences. Cela n'est encore jamais arrivé qu'une entreprise ait été coulée à cause d'une CCT. C'est clair que dans un partenariat social avec un syndicat, la direction n'est pas aussi libre qu'auparavant mais cela est

« IL FAUT UNE RÉGLEMENTATION POUR LA PROTECTION CONTRE LE LICENCIEMENT »

contact.sev: Y a-t-il des domaines où l'auto-régulation de la branche par le biais d'une CCT ne fonctionne pas ?

Barbara Spalinger: Oui, par exemple s'agissant de licenciements pour activités syndicales. Un employeur peut simplement licencier un employé qui ne lui convient pas et il ne doit pas le réengager si le Tribunal reconnaît qu'il s'agit d'un licenciement abusif. Il doit payer au maximum une indemnité correspondant à six mois de salaire. Pour de tels cas, nous exigeons une obligation de réengagement, car cela inciterait les employeurs à y réfléchir à deux fois avant de licencier. Ils auraient intérêt à résoudre les conflits au lieu de temporiser et d'avoir ensuite toutes les peines du monde à trouver une solution. L'Organisation Internationale du Travail (OIT) a déjà constaté qu'en Suisse, les représentants du personnel sont mal protégés contre le licenciement. Le Parlement a dit que les branches doivent régler cela elles-mêmes. Mais chaque fois que nous voulons le régler dans une CCT il y a des problèmes. Il faudrait donc imposer ici une loi, car la branche ne veut apparemment pas régler ce problème elle-même, ce que personnellement je trouve dommage. Nous avons pu régler beaucoup d'autres points dans notre branche par le biais des CCT. Je ne comprends pas les juristes des Conseils d'administrations qui rejettent l'idée d'un tribunal arbitral. Ils sont très proches du sujet et peuvent prendre des décisions beaucoup plus exactes que n'importe quel Tribunal civil.

„Cela n'est encore jamais arrivé qu'une entreprise ait fait faillite à cause d'une CCT.“

du personnel fonctionne très bien sans CCT. Effectivement, les conditions d'engagement et de travail ne sont pas trop mauvaises, comme dans le plupart des

plus juste puisque le syndicat est le représentant légitime du personnel. De plus, les CCT représentent une bonne possibilité d'auto-régulation pour la branche.

INTERVIEW



Barbara Spalinger signe à fin 2009 la CCT cadre renouvelée du canton de Vaud. A quand celle des transports publics zurichois ?

Afin qu'une CCT cadre pour les transports publics zurichois serve à quelque chose, les ZVV et le canton devraient adapter leurs mises au concours...

Naturellement. Une CCT cadre sert de mesure pour les conditions de travail d'usage dans la branche et il faut la respecter en cas de mise au concours. Cela est très important car le nombre de mises au concours n'arrête pas d'augmenter. Comme dans les entreprises de bus les coûts du personnel constituent une grande partie du budget, elles essaient d'obtenir les mandats en faisant un dumping salarial.

La problématique d'entreprises sous-traitantes comme chez Car Postal existe-t-elle aussi dans le domaine d'organisation du SEV ?

« Nos » ETC aussi externalisent parfois une partie des prestations à des sous-traitants qui ont de moins bonnes conditions d'engagement et de travail. Cela est par exemple le cas des transports publics genevois et lausannois. Cependant, les collaborateurs des entreprises sous-traitantes repré-

sentent seulement un petit groupe ce qui n'est pas le cas pour les cars postaux où ils sont plus nombreux : parmi les 189 entreprises de cars postaux il y a 1500 postes occupés à plein temps contre 1350 dans les 44 régies de cars postaux.

Est-ce que le personnel des ETC peut espérer que la situation de leur caisse de pensions s'améliore enfin ?

Les problèmes de l'institution de prévoyance Ascoop ont trouvé une bonne solution dans la plupart des cas, avec la fondation de Symova ou le changement dans une autre caisse. Cependant, les caisses de pensions ne devront pas seulement lutter avec des problèmes financiers dans le domaine des ETC mais dans tous les domaines à cause du mauvais rendement des capitaux et de l'augmentation de l'espérance de vie. Il y a partout des discussions sur les baisses du taux de couverture et du taux technique, qui provoquent une baisse des rentes, et sur l'augmentation des cotisations. Dans toutes les caisses de pen-

sions la tendance est à la baisse pour ce qui est des rentes. Nous les syndicats ne pouvons pas influencer les marchés financiers, mais nous pouvons veiller à ce que les employeurs prennent leurs responsabilités sociales et que les représentants du personnel dans les commissions de prévoyance et les conseils de fondation disposent

d'une bonne formation. Un thème politique que nous voulons soutenir absolument est le renforcement de l'AVS: avec son projet « AVSplus », l'Union syndicale suisse veut limiter les baisses de rentes pour les travailleurs à petits et moyens revenus.

Les ETC engagent des collaborateurs supplémentaires. Le

SEV arrive-t-il à les recruter ?

Là où nous avons des sections actives et qui fonctionnent bien, nous y arriverons. Nos responsables des sections participent volontiers au travail de recrutement, mais ce sont les sections qui doivent réaliser ce travail en premier lieu.

Interview: Markus Fischer

« DES TOURS DE SERVICE COMPACTS SONT UNE REQUÊTE IMPORTANTE »

contact.sev: Où en est maintenant la campagne lancée en mars par la branche bus-Gatu du SEV intitulée « 10 heures, ça suffit » ?

Barbara Spalinger: Il s'agit de faire une campagne de sensibilisation sur le long terme car le problème n'est pas encore connu de la plupart de la clientèle et d'une partie des entreprises. L'année dernière nous avons mené une enquête sur la santé au travail auprès des chauffeurs de bus. Tous ont déclaré que les tours de service longs représentent un facteur d'épuisement. S'ils commencent par exemple régulièrement à 6 h 30

et qu'ils terminent leur journée seulement à 20 h 30, ils ne voient presque plus leur famille. Ils ont bien des pauses mais il ne peuvent pas en faire grand chose, surtout s'ils doivent les passer dans des endroits retirés. Des tours de service plus compacts sont une requête importante du personnel.

On entend en général de la bouche des directeurs que l'argent manque pour engager plus de personnel et que les heures de pointes doivent être couvertes avec le personnel à disposition...

Nous savons qu'une bonne planification des tableaux de service est

un grand défi pour les ETC, que chaque entreprise a ses propres problèmes et qu'il faut pour chacune une planification sur mesure. Si le problème précité apparaît surtout sur les lignes régionales, les collègues du trafic urbain n'ont souvent même pas le temps d'aller aux toilettes au terminus de la ligne, s'ils veulent tenir l'horaire. L'objectif de notre campagne est de rendre les entreprises conscientes qu'il s'agit d'un problème relevant de la santé et qu'il est important d'avoir de bons tours de service. Aussi parce que des collaborateurs contents et en bonne santé fournissent un meilleur travail, en particulier lorsqu'il s'agit du contact avec la clientèle.



La traversée du Canada

Découvrez avec nous les contrastes du Canada: la métropole Toronto, les chutes du Niagara, la nature à l'état sauvage de l'Ontario les vastes provinces de Manitoba, de Saskatchewan et l'Alberta, où le ciel semble infini, et savourez le plaisir de traverser les Montagnes Ro-

cheuses en tr
sur l'autorou
termine à Va

P R O G R A M M E

1^{er} jour: Zurich – Toronto

Vol direct avec AIR CANADA de Zurich à Toronto.

Transfert à l'hôtel. Logement à Toronto pendant deux nuits.

2^e jour: Toronto

Le circuit de cette métropole canadienne, merveilleusement située sur les rives du Lac Ontario, est particulièrement intéressant.

Vous visiterez aussi la célèbre Tour CN, haute de 500 mètres.

Après-midi libre.

3^e jour: Les chutes du Niagara / départ en train de VIA Rail «The Canadian»

Excursion aux chutes du Niagara et bref séjour dans la charmante petite ville historique de «Niagara-on-the-Lake». L'après-midi, visite des chutes et dîner au restaurant de la Skylon Tower. Retour à la gare de Toronto pour embarquer dans le train de la compagnie VIA Rail, en voiture-couchettes (Section) ou, moyennant paiement d'un supplément, en voiture-lits (Bedroom).

4^e et 5^e jours: VIA Rail

Tous les repas sont servis dans la voiture-restaurant. Le voyage en train à travers les provinces d'Ontario, de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta, jusqu'à Jasper est agréable et très intéressant.

6^e jour: VIA Rail – Arrivée à Jasper

Vers midi, arrivée à Jasper. Excursion au Lac Maligne, le sujet photographique canadien le plus connu du Parc national de Jasper. Logement à Jasper durant une nuit.

7^e jour: Jasper – Icefield Parkway – Banff (285 km)

La route Icefield Parkway permet de franchir le Col Sunwapta, à 2'052 mètres d'altitude. Il s'agit sans nul doute du plus beau col des Montagnes Rocheuses. Les cimes enneigées, les lacs d'un bleu turquoise, les immenses glaciers vous enchanteront. Deux nuits à Banff.

8^e jour: Parc national de Banff

Visite des environs de Banff et des splendides lacs Louise et Morene, d'un merveilleux bleu turquoise. De véritables bijoux au cœur des Montagnes Rocheuses! L'après-midi, retour à Banff.

9^e jour: «Rocky Mountaineer» Banff – Kamloops

Voyage diurne via Lake Louise – Golden à bord du train «Rocky Mountaineer» particulièrement confortable. Les paysages que vous découvrirez sont magnifiques. Petit déjeuner et déjeuner dans le train. Le soir, arrivée à Kamloops. Logement à Kamloops durant une nuit.

10^e jour: «Rocky Mountaineer» Kamloops – Vancouver

Départ en début de matinée du train «Rocky Mountaineer» en direction de la côte de l'Océan Pacifique pour rejoindre Vancouver vers le soir. Logement, durant trois nuits, à Vancouver.

11^e jour: Vancouver

Le matin, grand tour de ville. Au cours des cent dernières années, la ville de Vancouver s'est hissée au rang de premier port du Canada. Aujourd'hui, cette belle cité compte 1,8 millions d'habitants. En termes de population, elle est devenue la troisième ville du Canada. Sa situation entre les montagnes enneigées et le bleu de l'océan en font une ville fort agréable et très belle. Après-midi libre.

12^e jour: Excursion à Vancouver Island

Excursion d'une journée en car et en ferry à Vancouver Island. Vous visiterez le célèbre Butchart Garden et ensuite Victoria, la capitale de la province de la Colombie britannique. Retour à Vancouver dans la soirée.

13^e jour: Départ pour Toronto et Zurich

Dans la matinée, départ du vol AIR CANADA pour Toronto. Poursuite du voyage en direction de Zurich.

14^e jour: Arrivée à Zurich

Dans la matinée, atterrissage à Zurich.



da en train

du 11 au 24 juin 2013 et du
10 au 23 septembre 2013 (14 jours)

rain durant deux jours et aussi de les visiter. Voyage en car
ute Icefield Parkway pour atteindre Banff. Le voyage se
ancouver, la plus belle des villes situées sur le Pacifique.

E V O Y A G E

Prix forfaitaires:

Voyage N° 1: du 11 au 24 juin 2013: CHF 4'980.–

Voyage N° 2: du 10 au 23 septembre 2013: CHF 5'180.–

Prestations:

Compris: Vols avec la compagnie AIR CANADA en classe économique dès et jusqu'à Zurich • Taxes d'aéroport et de sécurité (CHF 450.–, état juin 2012) • Tous les transferts aux aéroports canadiens • Voyage en train VIA-Rail de Toronto à Jasper en catégorie «Section» • Voyage en train Rocky Mountaineer de Banff à Vancouver en classe «RedLeaf» • Logement en hôtels de 1^{re} classe en chambre à deux lits, petit déjeuner américain • Trois repas principaux • Tous les repas dans la voiture-restaurant durant le trajet en trains VIA Rail • Petit déjeuner et déjeuner durant les trajets en train Rocky Mountaineer • Parcours en car climatisé • Visites de ville et excursions selon programme, avec guides locaux • Accompagnement SERVAIL dès et jusqu'à Zurich.

Non compris: Supplément pour voiture-lits VIA Rail, catégorie «Bedroom», CHF 440.– • Supplément Rocky Mountaineer, «SilverLeaf Class», CHF 490.– • Supplément pour chambre individuelle à l'hôtel CHF, 980.– • Compartiment individuel «Bedroom» (petit) VIA-Rail, CHF 550.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire (assurance annuelle): CHF 104.– pour une personne, CHF 177.– pour une famille.

VIA Rail Canada «The Canadian» Toronto – Jasper

Sont compris dans le prix forfaitaire: Voiture-couchettes, catégorie «Section»: Durant la journée, le compartiment est composé de places assises normales, se faisant face. Le soir, le personnel du train transforme le compartiment en deux paires de lits superposés qui sont séparées par un épais rideau. Chaque voiture dispose de WC et de douches dans le corridor. Les linges et les produits pour la douche sont mis à disposition.

Voiture-lits, catégorie «Bedroom»: Compartiment séparé pour deux personnes, avec des sièges confortables pour les parcours diurnes. Le soir, les compartiments sont transformés par le personnel du train en deux lits superposés. Chaque compartiment est doté d'une toilette et d'un lavabo. Les douches se trouvent dans le corridor. Supplément par personne: CHF 440.–

Important: Dans tous les trains VIA Rail, seuls les bagages à main sont admis dans les compartiments. Durant le voyage, l'accès aux valises n'est pas possible.

«Rocky Mountaineer» Banff – Kamloops – Vancouver

Sont compris dans le prix forfaitaire: **En classe RedLeaf:** Sièges confortables individuels avec dossiers amovibles, fenêtre panoramique et climatisation. Le petit déjeuner et le déjeuner sont servis à la place, de même que les snacks et les boissons non alcoolisées.

Classe SilverLeaf: Sièges dans les voitures-panoramiques avec grandes fenêtres panoramiques, repas chauds servis à la place, snacks et les boissons non alcoolisées sont comprises. Supplément par personne: CHF 490.–



GARANTIE DE VOYAGE



Inscription ☐ Voyage N° 1: du 11 au 24 juin 2013
☐ Voyage N° 2: du 10 au 23 septembre 2013

- ☐ Voiture-lits «Bedroom» dans Via Rail désirée, supplément CHF 440.–
☐ SilverLeaf Class dans Rocky Mountaineer désirée, CHF 490.–
☐ Chambre individuelle à l'hôtel désirée, supplément CHF 980.–
☐ Compartiment individuel «Bedroom» désiré, supplément CHF 550.–
☐ Je suis membre 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: SERVAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERVAIL, Téléphone 031 311 89 51 Les conditions générales de vente de la SERVAIL S.à.r.l. sont applicables



“ Je suis mécanicien de locomotive à la Jungfraubahn, mon salaire est plus élevé de celui que je recevais chez mon ancien employeur. “

Andreas Wyss, mécanicien de locomotive

Les 100 ans du chemin de fer de la Jungfrau

La ligne ferroviaire la plus mythique des Alpes

Impossible d'imaginer les chemins de fer suisses sans penser à la ligne de la Jungfrau. Bien entendu notre pays possède d'autres très belles lignes ferroviaires, mais aucune n'est aussi spectaculaire. Le chemin de fer de la Jungfrau nous conduit sur un site unique.

Durant la deuxième moitié du 19^e siècle, lorsque la plupart des lignes ferroviaires suisses ont été construites, c'était dans le but de transporter des personnes et des marchandises du point A au point B. A l'époque, on comptait même le nombre de déplacements effectués sur certains tronçons routiers pour évaluer s'il valait la peine d'y construire une ligne ferroviaire (juste le contraire de ce que fait le Conseil fédéral aujourd'hui, lire page 5).

Il en a été autrement pour le chemin de fer de la Jungfrau. Là, le défi consistait à

transporter sur cette montagne des touristes en provenance des quatre coins du monde à une époque où pareil exploit technique n'avait pas encore été réalisé. Plusieurs projets sont tombés à l'eau parce qu'ils n'étaient pas à même de résoudre les gros problèmes techniques et financiers que posaient la construction. Et puis est arrivé l'industriel zurichois Adolf Guyer-Zeller avec l'idée géniale de partir de la gare de la Petite Scheidegg pour passer sous l'Eiger à travers un long tunnel, une idée qui lui a permis de décrocher l'essentiel du financement nécessaire à la réalisation des travaux.

Le chemin de fer comme moteur touristique

Aujourd'hui, tout l'Oberland bernois profite de ce chemin de fer. Il a permis de créer des places de travail pour permettre son exploitation, mais aussi indirectement dans toutes les activités liées au tourisme comme l'hôtellerie-restauration, les bijouteries-horlogeries, etc. Ce chemin de fer amène dans les neiges éternelles des personnes qui ont vu la neige qu'à la télévision. Il conduit les alpinistes, les skieurs ou de simples excursionnistes au point de départ de leur parcours de haute montagne.

Victime du propre succès

Tout le monde en Suisse sait

qu'il existe un chemin de fer qui monte jusqu'à la Jungfrau. Mais s'il reste encore des habitants de notre pays qui ne l'ont pas encore pris, c'est aussi pour une raison de coût. Chaque initiative prise pour permettre de prendre ce train est destinée à rencontrer un vif succès. Ce fut le cas en 2000, lorsque la banque Raiffeisen, pour fêter son propre centenaire, a offert à ses clients un billet à moitié prix. Cette année-là, le chemin de fer de la Jungfrau a failli exploser. Le jour de l'Ascension, la gare de la Jungfraujoch a accueilli 8148 personnes et a même dû refuser du monde.

Des groupes en provenance du monde entier

Les groupes de touristes asiatiques (Chine, Japon, Corée, Inde) constituent le segment le plus important de la clientèle actuelle de la ligne ferroviaire de la Jungfrau. Ils y viennent à n'importe quelle période de l'année, indépendamment des conditions météo, tandis que les Européens préfèrent venir lorsqu'il fait beau et de préférence en fin de semaine. Si la Jungfraubahn veut augmenter le nombre de ses passagers, elle devra chercher à le faire de préférence lorsqu'il fait mauvais temps ou durant les mois de l'entre-saison (en été c'est presque toujours complet, et en hiver l'accès à la Petite Scheidegg

via Lauterbrunnen et Grindelwald sur la ligne de la Wengeneralpbahn est souvent saturé).

Une offre toujours plus large

Depuis sa mise en service en 1912, l'offre touristique de la ligne a continuellement été mise au goût du jour. Aux petites promenades sur le glacier, qui constituaient la principale attraction au début du siècle passé, se sont d'abord ajoutées des propositions d'excursions plus longues à partir de la gare terminus «Eismeer» (mer de glace) qui s'appelaient à ses débuts Kallifirm. Aujourd'hui, l'actuelle gare terminus est une véritable plateforme panoramique avec vue sur le glacier de l'Aletsch. C'est un point de départ pour les skieurs et les randonneurs qui veulent rejoindre la cabane du

Mönchsloch. En été on peut skier ou faire du snowtubing, il y a même une tyrolienne. Cette plateforme panoramique «Top of Europe», située à 3454 mètres au-dessus du niveau de la mer, sert souvent de cadre pour le tournage de films publicitaires.

En 1972, un incendie a mis hors service le vieil hôtel. Mais c'était sans compter avec la ténacité des gens de l'Oberland bernois qui au lieu de baisser les bras redoublèrent d'initiative en construisant l'actuelle plateforme avec le bâtiment d'accueil baptisé Sphinx où magasins et restaurants sont aménagés.

Nouveaux projets

Depuis des décennies, le palais de glace figure parmi les principales attractions qu'offre la Jungfraujoch. Ce printemps, à l'occasion de son

INFO

Débat à Interlaken

La sous-fédération VPT met sur pied le dimanche 4 novembre au Kursaal d'Interlaken la journée de ses sections de Suisse centrale.

Il y aura des interventions de Urs Kessler, CEO des Jungfraubahnen; Martin Ritschard, vice-président central VPT; Giorgio Tuti, président SEV. Suivra un débat animé par le journaliste radio Adrian Durtschi avec la participation de Thomas Bieger, président des Jungfraubahnen; Christoph Egger, directeur du Schilthornbahn; Hans Bieri et Peter Peyer, secrétaires syndicaux SEV.



Dans le nouveau tunnel «Alpine Sensation», une exposition rend hommage aux ouvriers qui ont construit la ligne ferroviaire de la Jungfrau.

DOSSIER



Une composition du train de la Jungfrau passe au-dessus de la Petite Scheidegg. Au fonds, l'on aperçoit le Mönch et le glacier de l'Eiger.

centenaire, on a inauguré un tunnel long 250 mètres baptisé « Alpine Sensation ». Outre la sculpture du pionnier Guyer-Zeller, l'on peut y admirer, tout en se déplaçant sur un tapis roulant, une exposition de photos historiques. Des plaques en bois ont été posées, chacune avec l'inscription du nom d'un ouvrier décédé durant les travaux de construction du chemin de fer. L'année passée, la gare terminus de la Jungfraujoch a battu son record en accueillant 765 000 visiteurs, un record qui risque bien d'être à nouveau battu cette année déjà ! Fin août, 604 000 visiteurs avaient déjà rejoint le « Top of Europe ». Et le directeur du chemin de fer de la Jungfrau parle ouvertement d'un objectif de 900 000 visiteurs par année.

pan.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL SONT BONNES, MAIS IL N'Y A PAS DE CCT

Sur le chemin de fer de la Jungfrau, les conditions de travail sont particulières. D'une part parce que le personnel doit supporter de travailler à une altitude élevée, d'autre part il doit satisfaire aux exigences d'une clientèle hétéroclite, composée avant tout de groupes de touristes asiatiques, souvent conduits par des guides plutôt nerveux. Mais il y a aussi des familles avec enfants, des alpinistes équipés de bagages encombrants. Cela exige beaucoup de flexibilité de la part des employés de la compagnie et de bonnes connaissances linguistiques. C'est donc logique de s'attendre à ce que l'entreprise se montre reconnaissante envers son personnel. Le chemin de fer de la Jungfrau est l'une des principales entreprises de

l'Oberland bernois, une région où les places de travail ne sont pas si nombreuses que ça. Force est de reconnaître que les conditions de travail sont plutôt bonnes comme le confirment les employés de la compagnie. « Je suis mécanicien de locomotive à la Jungfraubahn, mon salaire est plus élevé de celui que je recevais chez mon ancien employeur » nous explique Andreas Wyss qui travaille dans l'entreprise depuis quatre ans. La répartition des tours de service est effectuée un mois à l'avance, ce qui permet de planifier sa vie privée. En principe, ce planning est respecté même si la météo empêche les trains de circuler. « Lorsqu'il fait mauvais, nous travaillons au dépôt à l'entretien du matériel roulant. Cela arrive que l'on doive

renoncer à la dernière minute de partir avec le train, alors on se change et hop, nous allons à l'atelier... ». Andreas Wyss aimerait bien avoir une cinquième semaine de vacances en compensation des heures supplémentaires. Le chemin de fer de la Jungfrau emploie 28 mécaniciens et 2 mécaniciennes. L'ensemble du groupe Jungfraubahnen (7 lignes ferroviaires, 1 téléphérique et 1 funiculaire) emploie quelque 800 personnes. Le centième anniversaire de la ligne a été célébré le 1^{er} août en présence de 160 VIP. Au mois de septembre, la direction a organisé une fête pour tous les employés, chacun a reçu une montre souvenir. Andreas Wyss est membre du SEV. Le taux de syndicalisation du personnel

d'exploitation du groupe Jungfraubahnen s'élève tout de même à 40 %. Les relations entre la direction de l'entreprise et le SEV peuvent être qualifiées de correctes. Sans plus. A titre d'exemple, on dira qu'à l'occasion du centième anniversaire de la ligne, le SEV n'a pas reçu de carton d'invitation. La direction reste réfractaire à des négociations pouvant conduire à l'instauration d'une convention collective de travail. Les relations entre la direction de l'entreprise et le SEV pourraient donc s'améliorer. C'est un sujet qui sera abordé lors de la journée des sections VPT de Suisse centrale qui aura lieu le 4 novembre prochain (voir l'encadré en page 10).

pan.

Conditions de travail sur le chantier du chemin de fer de la Jungfrau

Ils ont été très vite oubliés

Le Jungfrauoch est une des attractions les plus connues de Suisse. Ce qui est moins connu : les ouvriers qui y ont œuvré et les sacrifices consentis.

Le Jungfrauoch est une attraction touristique qui peut aujourd'hui être atteinte facilement. Rien ne rappelle combien les efforts pour construire le tronçon et le tunnel ont été importants et combien de victimes ont été sacrifiées à cet ouvrage. Le mémorial en gare n'est dédié qu'à l'industriel zurichois Adolf Guyer-Zeller, le « créateur de la Jungfraubahn », le « roi du chemin de fer », comme il était surnommé. Les ouvriers ayant travaillé pour le tunnel sous des conditions extrêmes ont été eux grandement oubliés.

Ingénieurs suisses, ouvriers italiens

Déjà durant la construction, on appelait les mineurs simplement « les Italiens ». Ce sont les employés du chemin de fer de la Jungfrau qui ont fourni le travail le plus dur et le plus dangereux. Presque tous venaient de notre pays voisin. « La bonne constitution et la bonne santé des travailleurs italiens, leur peu d'exigences, leur facilité à supporter la chaleur du tunnel et leurs exigences relativement modestes en matière de salaire entraient en ligne de compte dans leur engagement », explique Daniel Pometta, médecin des chemins de fer durant la construction du tunnel du Simplon, qui a été construit également vers la fin du XIX^e siècle. Les Suisses sont quant à eux actifs comme ingénieurs et à la direction des travaux, mais aussi comme ouvriers. Quelques solides Oberlandais



On voit bien sur cette image datant de 1912 combien le travail était pénible.

ont été engagés comme porteurs.*

Quand les travaux ont commencé en été 1896, les ouvriers étaient installés dans des tentes sur la Petite Scheidegg. « Dans ces installations précaires, on gelait terriblement la nuit par les temps froids et enneigés », explique un météorologue. La situation s'est améliorée seulement lorsque les baraquements ont été prêts sur la Petite Scheidegg et à la station Eigergletscher à plus de 2300 mètres d'altitude. A la porte d'entrée du tunnel était installé un camp de base pour la construction, qui durera 16 ans : quatre fois plus longtemps que ce qui était prévu à l'origine par Guyer-Zeller. Les conditions d'habitation sont restées précaires durant tout ce temps. Le camp prévu au départ pour cent travailleurs n'a rapidement plus suffi car le nombre de travailleurs a augmenté fortement. Ce fut particulièrement grave en été 1901, lorsque une commission du conseil d'administration a inspecté le camp et a dû constater que les travailleurs devaient partager les lits et que jusqu'à trois hommes pouvaient parfois dormir dans le

même lit. Les matelas de paille étaient en décomposition et les conditions d'hygiène désespérantes. Ces conditions étaient inhumaines, jugea le président du Conseil d'administration von Hegner. La construction d'un nouveau baraquement améliora les choses.

Travail épuisant

Cette vie-là restait cependant remplie de privations. Le ravitaillement restait monotone et pas vraiment suffisant pour des hommes travaillant si durement. Le matin ils n'avaient droit qu'à une tasse de café avec lait et sucre. Durant les hivers enneigés, les baraquements restaient isolés du monde extérieur. En automne, on acheminait le plein de provisions. La viande était entreposée congelée dans une fissure du glacier tout proche de l'Eiger. Et était ensevelie plus qu'à son tour sous les avalanches. En hiver, il fallait supporter le froid. Les baraquements étaient certes chauffés mais lorsque les températures extérieures tombaient en dessous du point de congélation, le thermomètre ne montait qu'à sept degrés à l'intérieur. Le manque de cou-

rant détériorait encore la situation. La centrale hydraulique propre à l'entreprise à Lauterbrunnen n'arrivait pas à couvrir les besoins en énergie durant la saison froide. Elle fournissait les foreuses mais aussi les installations de chauffage. Lorsqu'en 1906, une deuxième centrale a été mise en exploitation, la situation s'est déjà un peu améliorée.

Dynamite et courant à haute tension

Les ouvriers du tunnel travaillaient en 3/8, trois équipes travaillant chacune huit heures par jour. Le travail dans la montagne était exigeant mais aussi dangereux. Ils creusaient le tunnel dans la roche avec de la dynamite, qu'ils devaient mettre dans les trous des foreuses et qui était bien sûr fortement explosive et délicate à manipuler. Malgré des directives de sécurité strictes, il y a eu beaucoup d'accidents tragiques. C'est en février 1899 qu'est arrivé le pire accident : six Italiens sont morts suite à une explosion. Le courant à haute tension qui servait à l'exploitation des foreuses dans le tunnel était une source supplémentaire de

danger. L'électricité est au départ une source d'énergie encore très peu connue, dont la dangerosité était sous-estimée. Les employés subissaient souvent des décharges. Il y a eu plus de 90 accidents graves durant la construction du chemin de fer de la Jungfrau. Et 30 personnes sont décédées.

Six grèves

On travaillait également le dimanche. Lorsque la société de chemin de fer a décidé de changer cela en 1899, ce fut la raison pour une première grève, sur les six que le chantier a connues. Les ouvriers voulaient continuer à travailler le dimanche, car ils dépendaient fortement de leur salaire très modeste. Un mineur recevait 5,60 francs par jour, un manoeuvre seulement 5,20 francs. Environ la moitié était retirée pour la nourriture. Il restait donc peu pour envoyer à la maison et pouvoir un jour se construire une nouvelle vie. Un kilo de pain coûtait alors déjà 35 centimes. Le percement a eu lieu un jour plus tôt que prévu et les ouvriers ont obtenu un double salaire pour cet événement. Peu de temps après, un journaliste écrit dans le « Bund » : « La vue est magnifique et beaucoup plus étendue qu'à la station Eismeer ». L'oubli des pages sombres de la construction du tunnel a commencé dès la fin du chantier.

Peter Krebs

**L'histoire de «Svizzero», un des seuls manoeuvres suisses, écrite par le curé Niklaus Bolt en 1913 sous le titre «Histoire d'une jeunesse» (nouvelle édition en 1979), est à considérer comme une fiction.*

Sous-fédération ZPV

Jeudi 22 novembre
Dès 9 h 00
Delémont
Café-restaurant
Le Mexique

■ Assemblée générale des membres des sections de la ZPV Ouest

Les membres des sections ZPV de la région Ouest sont cordialement invités à participer à cette assemblée qui débutera à 10 h 00 (mais nous serons là pour l'accueil dès 9 heures).

*Pascal Prince,
président de la section ZPV Jura*

Jeudi 15 novembre
20 h
Yverdon
Café-Restaurant de la Grange,
1^{er} étage

■ VPT Nord vaudois

Assemblée d'automne

Je me réjouis de vous rencontrer nombreux à notre assemblée qui n'aura pas lieu dans notre local habituel mais au café-restaurant de la Grange.

Christophe Burgy, président

Samedi 17 novembre
10 h 00
Sion
Restaurant de la Poste

■ Travaux Arc lémanique

Assemblée d'automne

Le comité espère que vous serez nombreux à participer à cette assemblée.

Le secrétaire: Bruno Kofmehl

Sections

Mercredi 31 octobre
19 h 30
Genève
Brasserie des Cheminots

■ SBV Région Ouest

Assemblée générale d'automne

Nous vous invitons cordialement à participer à l'assemblée générale d'automne à Genève. Inscription nécessaire pour le repas qui suivra l'assemblée, auprès du président: sur les listes ad hoc dans les services, par mémo au 143741 ou au 024 441 85 70.

Le comité

Jeudi 8 novembre
17 h 00
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Vignerons

■ VPV Lausanne

Assemblée générale d'automne

Venez nombreux en prenant tout votre temps!

Après la séance, la section vous invite à prendre le verre de l'amitié qui sera suivi d'un repas pour fêter la fusion avec la SBV. Le tout sera offert par la section. Inscription obligatoire pour le repas par courriel directement auprès du président jusqu'au 1^{er} novembre au plus tard: jbe@sev.fastnet.ch.

Votre comité

Vendredi 9 nov.
17 h 45
Hôtel de la Gare
Moutier

■ SBV Arc jurassien

Assemblée d'automne

Veuillez vous inscrire jusqu'au 4 novembre auprès de: René Zürcher, arcjurassien@sbv-online.ch ou 078 825 66 90.

Notre invitée sera Daniela Lehmann, coordinatrice politique des transports au SEV. Elle nous parlera de FAIF (projet de financement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires). La traduction simultanée en français est assurée par notre collègue Yvan Péter-Contesse. Après l'assemblée, un repas sera offert par la région.

Samedi 10 novembre
10 h 15
Bienne
Brasserie Saint-Gervais

■ Travaux Arc Jurassien

Assemblée générale d'automne

La Brasserie Saint-Gervais qui se trouve à la rue Untergasse 21. Ta présence est importante car il y a la réélection du comité de la section. Ta voix compte. Merci pour ton dévouement.

Ton président

Samedi 10 novembre
Genève

■ VPT du Jura

Assemblée romande VPT

Prière de s'inscrire auprès de: Jérôme Mugny, 079 746 21 05 ou par mail: cidjai-my@hotmail.com

La section VPT du Jura CJ-Mt-Soleil vous invite à participer à l'assemblée romande de la VPT, le samedi 10 novembre à Genève. Départ de S'gier: 0621, de Tl-Nt: 0558 et de Bonfol avec voiture privée jusqu'à S'gier.

Le président: Alain Gigon

Mardi 13 novembre
16 h 15
Lausanne-Ouchy

■ VPT Lac Léman

Assemblée générale d'automne

Chères et chers membres, la section VPT-Lac Léman vous convie à son AG automnale, fixée au mardi 13 novembre prochain, à 16h15, à bord du « MONTREUX », au chantier.

Le secrétaire: Baptiste Morier

Mercredi 14 nov.
14 h 30
Lausanne
Buffet de la Gare

■ LPV Vaud Bas-Valais

Assemblée d'automne

Cette assemblée générale se déroulera en présence du président du SEV **Giorgio Tuti**.

Venez nombreux.

Le comité

Mercredi 14 nov.
16 h
Restaurant Beaulieu
Berne

■ ZPV Berne

Assemblée d'automne

L'assemblée se terminera par un apéro et un petit encas offerts par la section. Tous les membres ZPV Berne sont invités, les membres d'honneur, les invités, les CFP et les personnes en formation.

Mardi 20 novembre
17 h 30
Hôtel Bern
Berne

■ VPV Berne

Assemblée d'automne

Ueli Stückelberger nous présentera un exposé intitulé «New Pricing – Wohin geht die Entwicklung beim Preissystem im öffentlichen Verkehr?». Un apéro amélioré et offert concluera l'assemblée. S'annoncer à maeggler@gmx.ch jusqu'au 14 novembre.

Mercredi 28 novembre
16 h 00
Nidau
Salle de la Geno

■ ZPV Biel-Bienne

Assemblée d'automne

Elle sera suivie par une collation, pour cette raison, veuillez-vous inscrire sur la liste au local des vestiaires des AT, par mail: denis.babey@gmail.com ou par téléphone au 051 281 50 82. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site <http://zpvbielbienne.ch>. Le tractanda et le PV de la dernière assemblée seront affichés dans les locaux, et envoyés par mail aux actifs, ainsi qu'aux intéressés sur demande à: denis.babey@gmail.com. Pour info, cette année nous organiserons la St-Nicolas le 07.12.2012 à la salle du FC Nidau, réservez déjà la date.

Le comité ZPV Biel-Bienne

Pensionnés

Mardi 30 octobre

■ Amicale des pensionnés du Jura bernois et de Bienne romande

Sortie N° 8

La sortie N° 8 du mardi 30 octobre se fera à Bienne au Restaurant Olympia à partir de 14 heures. Venez nombreux car c'est l'avant dernière sortie de l'année... Et je serai là cette fois. Alors à tout bientôt.

Votre dévoué serviteur Jacques

DÉCÈS

Otto Burri, mécanicien retraité, Gy (GE); décédé le 5 octobre dans sa 84^e année. PV Genève.

Charles Châtelain, mécanicien de locomotive, Biel-Bienne; décédé le 23 septembre dans sa 93^e année. PV Biel-Bienne.

Henri Cochand, ouvrier spécialiste retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 4 octobre dans sa 88^e année. PV Vaud.

Suzanne Demierre, veuve de Léon, décédée le 1^{er} octobre dans sa 84^e année. PV Genève.

Louis Doleyres, ancien chef de dépôt, L'Abbaye; décédé le 4 octobre dans sa 90^e année. PV Genève.

Hans Mischler, ancien chef ouvrier, Biel-Bienne; décédé le 26 septembre dans sa 90^e année. PV Biel-Bienne.

Gaston Mühlemann, chef de secteur LC

retraité, Bussigny; décédé le 30 septembre dans sa 81^e année. PV Vaud.

Aurèle Noirat, conducteur de tracteur retraité, Sierre; décédé le 20 septembre dans sa 89^e année. PV Valais.

Jovo Pantic, fonctionnaire d'exploitation, Genève; décédé le 2 octobre dans sa 66^e année. PV Genève.

Eugène Parisod, Lausanne; décédé le 7 octobre dans sa 82^e année. VPT TL.

Ruth Rais, veuve d'Emile, Delémont; décédée le 27 septembre dans sa 81^e année. PV Jura.

Gaston Richard, chef de train retraité, La Chaux-de-Fonds; décédé le 4 octobre dans sa 89^e année. PV Neuchâtel.

Samuel Schweizer, conducteur tracteur sur rail retraité, Aigle; décédé le 5 octobre dans sa 81^e année. PV Genève.

Pensionnés

Mercredi 31 octobre
14 h
Salle des cantons
Buffet de la Gare
Lausanne

■ **PV Vaud**
Assemblée d'automne

Après une ouverture en musique, nous vous donnerons connaissance des dernières nouvelles de Brenscino puis année d'élection oblige, nous procéderons à l'élection du comité pour la prochaine période administrative soit 2013 à 2016. Nous avons des candidats mais il est encore assez tôt pour postuler un poste au comité. En deuxième partie, nous recevrons Madame Valérie Schwarr qui viendra nous présenter la vision de l'ATE en matière de politique des transports. Venez nombreux.

Le comité

Mardi 13 novembre
10 h 50
Neyruz
Café – Restaurant
l'Aigle Noir

■ **PV Fribourg**
Assemblée d'automne

Les membres de la PV Fribourg sont invités à participer à l'assemblée d'automne qui aura lieu le mardi 13 novembre 2012 à l'Aigle Noir à Neyruz à 10 h 50. Départ du train de Fribourg à 10 h 07, de Romont à 10 h 26. Ordre du jour statutaire avec, notamment, le renouvellement du comité et l'élection d'un nouveau membre pour la législature 2013 à 2016, ainsi que l'approbation du règlement de gestion de la section. L'assemblée sera agrémentée par les prestations humoristiques du collègue René Guignet ainsi que par les chants de la chorale des cheminots. La remise des distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section se fera un plaisir d'offrir l'assiette du jour. Les agendas SEV seront remis après le repas. Les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues.

Le secrétaire

Jeudi 15 novembre
10 h 30
Brigue-Glis
Restaurant
River Side

■ **PV Valais**
Assemblée d'automne

Cette assemblée se déroulera le jeudi 15 novembre 2012, à 10 h 30, dans la salle du Restaurant River Side, Englisch-Gruss-Strasse 6, Brigue-Glis. Ouverture de la caisse dès 10 h pour l'encaissement de la participation personnelle de 20 francs pour le repas de midi. A part les points de l'ordre du jour statutaires, nous aurons l'élection d'un nouveau président de section, d'un nouveau membre au comité de section et l'élection de confirmation des autres membres du comité de section pour la période 2013 à 2016.

La parole à nos invités, entres autres, notre collègue **Ricardo Loretan**, président central SEV-PV, ainsi que notre collègue et ami Patrick Rouvinez, qui assurera la traduction simultanée F/A. On atteint le Restaurant River Side par la rue de la Gare en 10 minutes à pied dès la gare de Brigue. Avec le CarPostal, Brig-Visp départ de la gare à 9 h 45, arrivée à Glis Saltina, à 9 h 47.

Après l'assemblée nous prendrons le repas de midi en commun. Dans la participation personnelle sont compris le repas de midi, un quart de litre de vin, l'eau minérale et le café crème.

Au nom du comité: Frédy Imhof

Loisirs

Samedi 27 octobre
20 h
Salle de paroisse de St-Marc
Lausanne

■ **Chorale section tl**
Soirée familière
Adresse: chemin de Renens

Au programme:
1^{ère} partie: chants de notre répertoire, direction Claire Schmidt;
2^{ème} partie: réalisé par Jean-Pierre Marthe, film Pérou.
Entrée libre, buvette à des prix raisonnables.

Samedi 10 et dim. 11 nov.
12 h 30
Brigue
Sportcenter
Olympica

■ **USSC CT Badminton**
Week-end d'entraînement

Pour tous ceux qui ont le plaisir de jouer au badminton. Information et inscription à Roger Baumann, 052 242 22 14 ou badminton@svse.ch.

■ **Comité central LPV**

On recherche un président central

La première séance du comité central LPV avec la présence du président de la GPK Martin Schapper après l'été a eu lieu les 10 et 11 septembre à Winterthour.

C'est notre caissier Hansruedi Schürch qui était notre hôte. Vu la quantité de dossiers à étudier après l'été, la séance a été organisée sur deux jours.

Aux RhB, le personnel des locs n'a pas pu résoudre le problème des postes de conduite ouverts dans les «trains Allegra». Il est d'avis, tout comme la LPV, qu'un store devrait séparer le poste du compartiment voyageurs. Le personnel des locs devrait pouvoir ouvrir ou fermer le store selon ses besoins. Malheureusement, la direction des RhB a une tout autre opinion. La LPV, qui pense que seul le conducteur décide de quand le store est levé, a fait savoir aux RhB, par écrit, que le SEV allait entreprendre d'autres démarches. Le SEV est en train de voir avec le responsable de la protection des données cantonal ainsi qu'avec l'OFT si cette façon de faire est admissible.

CFF Cargo
Le personnel des locs CFF Cargo reçoit un iPad en octobre. C'est pourquoi l'entreprise veut discuter maintenant de la réduction du temps pour les travaux accessoires.

Dans le domaine des teams de production régionale Cargo, il y a, au grand regret des syndicats, une diminution de 70 collaborateurs. Il s'agit des conducteurs LC B100 affiliés à des dépôts qui vont être supprimés définitivement à fin 2012. Les collègues concernés se verront proposer des postes comme conducteurs à l'Infrastructure et dans les teams de production régionale Cargo. La LPV gardera un œil attentif sur tout ça.

CFF Cargo n'a pas encore décidé ce qu'ils allaient faire avec les manques importants d'heures de certains suite aux quatre semaines de fermeture du Gothard.

Une chose positive à relever: la LPV, avec le VSLF et la CoPe, participent désormais aux séances de «Production et Asset Management CFF Cargo».

Reconnaissance du métier de mécano de loc

Le comité central soutient le projet «reconnaissance BBT» et participe au comité de pilotage. La direction du

projet appartient aux RH CFF. Ce projet n'est pas une priorité du côté de la LPV puisqu'il est pour l'instant difficile de savoir ce qu'il amène pour les mécanos.

La présence médiatique du VSLF cause davantage d'inquiétude à la sous-fédération. Cela pourrait donner l'impression que le VSLF représente tous les mécanos ou que leurs déclarations correspondent à l'avis de tous les mécanos. C'est n'est pas toujours le cas. On remarque également que cette omniprésence médiatique est parfois contre-productive.

Cours au Tessin

Le cours de formation aura lieu du 25 octobre au 27 octobre à Brenscino. Un bon nombre de participants sont d'ores et déjà inscrits. Ils seront informés du contenu et autres détails par mail.

La fonction de président central et de responsable ressort BLS au comité central sont encore et toujours à pourvoir. Le comité central lance donc un appel aux personnes motivées! Il est très important pour la LPV que ces postes soient occupés!

*Daniel Buner,
secrétaire central LPV*

INFO ASSURANCES

Vivre en concubinage

Le concubinage est-il un fait de société? A défaut de statistiques, les couples non mariés n'étant pas enregistrés auprès des autorités helvétiques, nombre de facteurs viennent confirmer l'importance grandissante de cette réalité sociale. Pour preuve, les cantons eux-mêmes ont levé toute interdiction à ce sujet, le Valais étant le dernier d'entre eux en 1995. Les Chambres fédérales n'ont pas souhaité pour autant conférer un statut légal au concubinage, ce qui implique l'absence de toute réglementation à ce sujet. Car, à la différence des couples de même sexe qui peuvent opter pour un encadrement juridique clair dans le cadre du partenariat enregistré – soit la «LPart» entrée en vigueur en 2007, la loi ne réglemente pas spécifiquement le concubinage de couples de sexes opposés. Et les aménagements juridiques réalisés dans les cantons de Genève et de Neuchâtel afin d'autoriser les partenariats enregistrés de couples de sexes différents n'ont pas plus d'implications en termes d'assurances sociales ou au niveau fiscal.

Les juges ne peuvent, quant à eux, ignorer l'union libre, puisqu'ils sont amenés périodiquement à résoudre les conflits qui surgissent entre les concubins ou entre un concubin et les héritiers de son compagnon. A défaut de loi, c'est donc le tribunal fédéral qui a donné, en 1994, la définition du concubinage: «Une communauté de vie d'une certaine durée (5 ans au minimum) de deux personnes de sexes opposés, les concubins partageant leur toit, leur table et le lit». Ne pouvant s'appuyer sur des textes légaux spécifiques, les juges fédéraux ont développé au fil des ans une jurisprudence hésitante, qui assimile les concubins tantôt à des célibataires, souvent à des associés, rarement à des époux. Ils se réfèrent plutôt au Code des obligations, car il peut être rapproché par analogie à la société simple qui se définit comme «un contrat par lequel deux personnes conviennent d'unir leurs efforts ou leurs ressources en vue d'atteindre un but commun». Logement du couple: Attention à la signature du bail! Les conséquences ne seront pas les mêmes en cas de séparation:

Un seul des concubins a signé, c'est lui le seul locataire vis à vis de la loi: il en a un droit exclusif. Donc il peut, en cas de séparation, mettre son ex-partenaire à la porte. C'est pourquoi, en prévention, il est important, soit que les deux partenaires signent le contrat de bail, soit, si ce n'est pas possible que les partenaires définissent des solutions (par exemple, accorder un délai à l'autre, non-titulaire du bail, pour quitter le logement commun, etc.), afin que des conflits ne surgissent pas au moment d'une séparation. Il est seul responsable des loyers. Les deux concubins sont cosignataires du bail: protection de chacun des partenaires en cas de rupture-séparation. Les deux sont responsables du paiement du loyer.

Régler les questions de prévoyance

Dans notre système de prévoyance, les concubins sont désavantagés par rapport aux personnes mariées, car l'ordre successoral n'est pas défini. Si l'un des partenaires décède, la personne survivante ne reçoit pas automatiquement les prestations des assurances sociales. En cas d'invalidité, les concubins sont également défavorisés. Vous pouvez toutefois protéger votre partenaire au moyen d'une assurance vie.

Les caisses de pension possèdent différentes réglementations. Renseignez-vous auprès de votre caisse.

En cas de décès, toutes les caisses de pension ne permettent pas au concubin survivant de bénéficier du versement du capital, ni même d'une rente – même après la révision de la LPP, cela reste dépendant du bon vouloir de la caisse. En tout cas, il est conseillé de faire une déclaration écrite à la caisse de pension, ou de leur présenter un contrat de concubinage. Pour quelques caisses de pension, c'est la condition sine qua non pour accorder une rente de partenaire et en accélérer le versement. C'est pourquoi il est important de conclure un contrat de concubinage, en cas d'achat de biens immobiliers et surtout si vous avez des enfants ensemble. Ce contrat règle la répartition des biens et le droit de garde des enfants en cas de décès ou de séparation.

Les droits successoraux

C'est le point noir de l'union libre. Les concubins sont traités sur le plan successoral comme s'ils étaient de parfaits étrangers l'un pour l'autre. Le concubin ne figure donc pas parmi les héritiers légaux. En l'absence d'un testament, il n'hérite pas un sou de son partenaire, alors que le veuf ou la veuve touche au moins la moitié de la succession. Il est donc impératif de faire un testament en faveur de son concubin, sachant toutefois que sa part successorale sera, dans certains cantons, très lourdement imposée

par le fisc.

L'impôt successoral

Alors que le conjoint est exempté d'impôt, le concubin est victime de ponctions fiscales qui peuvent représenter plus de 50 % de sa part successorale. Certains cantons appliquent en effet au concubin le taux le plus élevé, celui qui est prévu pour les personnes sans aucun lien de parenté. Un petit tour de Suisse romande révèle toutefois des pratiques fort différentes d'un canton à l'autre. Voici les quelques points qui vous permettront de ne pas vous mordre les doigts de ne pas être passés devant Monsieur le Maire.

Droit de visite à l'hôpital: Signer une procuration accordant à chacun le droit de représenter le compagnon malade.

Logement: Signer le bail en commun ou passer un contrat de sous-location.

Concubin au foyer ou revenus faibles: Passer un contrat entre concubins, prendre une assurance vie au profit du concubin dont les revenus sont limités.

Naissance d'un enfant: Demander l'autorité parentale conjointe et faire porter les bonifications pour tâches éducatives sur le compte AVS de la mère au foyer.

Succession: Faire un testament ou un pacte successoral.

Impôt successoral: Se marier en extremis pour échapper à cet impôt. Se pacser si l'on est domicilié à Neuchâtel.

Rente de survivant du 2^{ème} pilier: Chacun se renseigne auprès de sa caisse de pension et fait les démarches au profit du concubin.

Si l'on est domicilié à Neuchâtel ou à Genève: Se pacser au niveau cantonal uniquement.

Au temps du bonheur, les inconvénients du concubinage sont faibles, mais le réveil peut être difficile en cas de coup dur.



Vincent Di Blasi.

Vincent Di Blasi
conseiller financier IAF

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

Préresse: 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 8 novembre. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 1^{er} novembre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 29 octobre à 10h.

■ Comité central ZPV

Mesures concrètes

La séance du comité central ZPV a eu lieu les 25/26 septembre à Brenscino.

Quelques présidents de section, tous du secteur Trafic Régional Est, ont remercié au nom de leurs membres pour

La représentante des jeunes a informé que les actions café et gâteaux ont été couronnées de succès. De telles actions sont à nouveau prévues l'année prochaine.

Trois pétitions sont encore ouvertes à la ZPV. Celles-ci seront remises bientôt, après



les bonnes négociations BAR et leur conclusion. Des retours négatifs sont parvenus au comité en raison des nouvelles rotations depuis le changement d'horaires.

L'objectif de la séance était de travailler sur les structures. Dans le cadre des différents ateliers, des idées ont été émises, on a cherché des solutions et on en a parfois trouvées. On a analysé la situation actuelle et les situations désirées. Des décisions ont été prises, dont certaines peuvent être appliquées dès à présent.

toutes les tractations Toco.

Le nombre croissant d'agressions contre le personnel ferroviaire génère de gros soucis auprès du personnel des trains. Il serait en effet bien dommage que les mesures négociées il y a quatre ans ne soient maintenant plus appliquées. La ZPV souhaite être active dans ce dossier. Le président central prend contact à ce propos avec le responsable VM pour discuter de ce problème et trouver de nouvelles mesures.

Janine Truttmann

An alle sportbegeisterten und naturliebenden

Kunden- und Reiseberater/innen

Wir bieten Ihnen faszinierende Freizeitmöglichkeiten in der Engadiner Bergwelt!

Als Kunden- und Reiseberater/in (100 %) der Rhätischen Bahn in

St. Moritz

repräsentieren Sie das Unternehmen in einem vielfältigen und spannenden Umfeld. Ob Glacier Express, Bernina Express oder weitere Bahnangebote, Ihr kompetenter und zuvorkommender Top-Service überzeugt unsere Kunden aus aller Welt.

Neugierig? Weitere Infos finden Sie unter: www.rhb.ch/karriere

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Rhätische Bahn AG
Geschäftsbereich Vertrieb
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Rico Wenk
Bereichspersonalleiter
Tel. +41 (0)81 288 63 42
r.wenk@rhb.ch

Journée de formation pour les femmes

Du progrès au succès

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

Vendredi 23 novembre 2012, Hotel Bern à Berne

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

Exposé principal (avec traduction simultanée)

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

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

Le nombre de participantes est limité.
Les inscriptions sont acceptées dès à présent.
Prière de les adresser à:
031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

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

Inscrivez-vous maintenant!

Cet événement est organisé et financé par:



SEV
Frauen
Femmes
Donne

Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

Conseil de santé des drogueries suisses

Bon appétit! Léger et digeste

Performance, bonne humeur et santé – voilà tout ce qui est exigé des employés. Il est cependant difficile de se montrer performant de manière constante – et il n'y a pas de quoi s'étonner: réfléchir, réagir, ressentir, autant d'actions qui demandent de l'énergie. Pour que vous puissiez lire ces lignes, votre cerveau a besoin de glucides. D'autres nutriments sont tout aussi importants, comme les protéines, qui contribuent à la formation des muscles et à la régénération. Elles constituent la base des hormones et des médiateurs chimiques, tout en participant aussi à la formation de certaines substances (catécholamine) qui favorisent l'éveil, l'activité et la capacité de concentration. Ce sont par ailleurs les acides aminés qui sont liés à la formation des médiateurs qui rendent les canaux de communication du cerveau fonctionnels. Les acides aminés se trouvent notamment dans la viande, le poisson, les œufs, les produits laitiers et les légumineuses. Autres éléments essentiels pour rester performant: l'eau et l'oxygène – en quantités suffisantes. Le transport de l'oxygène se fait grâce au fer et à la chlorophylle. Tous les légumes verts, ainsi que les olives, les algues, les graines de courges et les céréales constituent donc une excellente nourriture pour le cerveau. Enfin, pour éviter le manque de concentration et les baisses de performances, le taux de glycémie doit rester constant. Cinq petits repas répartis tout au long de la journée (à base de légumes, fruits, produits laitiers et produits complets) permettent d'approvisionner le corps de manière optimale en nutriments essentiels et d'éviter les fringales...

atout santé



Les conseils de la **droguerie**

Aide de la droguerie:

Les préparations fortifiantes et vitaminées en vente en droguerie représentent un bon complément à une alimentation équilibrée, tout en permettant d'augmenter les performances.

- La vitamine C peut avoir un effet stimulant. Les vitamines B soutiennent le fonctionnement du système nerveux et libèrent de l'énergie à partir des glucides pour le bon fonctionnement des cellules du cerveau.
- Substances végétales: le ginseng et le ginkgo peuvent améliorer la concentration en favorisant l'irrigation sanguine des cellules du cerveau. Certains aliments ou épices (ail, oignons, chou ou poivre de Cayenne) favorisent également l'irrigation sanguine.
- Grâce à leur teneur en caféine, le café, le guarana et le coca-cola ont un effet stimulant.

vitagate.ch

Un clic quotidien pour votre santé.

Pour en savoir plus sur la question de l'alimentation saine et pour obtenir d'autres informations utiles sur la santé, rendez-vous sur: http://vitagate.ch/fr/kilos_calories



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

BON

10 %
Bon



Perdre du poids? Maintenir son poids?

Liposinol, Carbosinol et Appecal vous y aident.

www.LiposinolBiomed.ch
Biomed AG, Überlandstrasse 199, 8600 Dübendorf

Contre remise de ce bon, vous bénéficierez d'un rabais de 10% lors de l'achat d'une boîte de Liposinol, de Carbosinol ou d'Appecal.
Valable lors de votre achat dans votre droguerie. Le rabais n'est pas cumulable.
Valable jusqu'au 30 novembre 2012.

Angle droit

Voyager sur le marchepied est incorrect

Celui qui n'est pas membre du syndicat n'a pas droit non plus à ses prestations. C'est pourquoi un employé qui ne paie que la contribution aux frais d'application n'a pas droit à la protection juridique.

De nombreux membres SEV ont déjà entendu, de la part de collègues à qui ils proposaient d'adhérer : «Au syndicat ? Sûrement pas, je préfère boire un coup avec l'argent de la cotisation ! »

Fritz P. fait-il aussi partie de ceux qui parlent comme cela ? Nous ne le savons pas. Mais il appelle le SEV et demande un renseignement juridique au sujet de son contrat de travail. Au cours de l'entretien, il apparaît que Fritz travaille bien chez X SA, entreprise avec laquelle le SEV a conclu une CCT, mais qu'il n'est pas membre de notre syndicat. Une recherche plus approfondie au sujet du problème de Fritz est dès lors refusée, en précisant qu'une telle prestation n'est offerte qu'aux membres.

Une contribution aux frais de fonctionnement n'est pas une cotisation de membre

Fritz P. est fâché et précise qu'il paie chaque mois dix

francs de contribution aux frais d'application, ce qui lui donnerait donc droit aux conseils du syndicat.

Les non-membres profitent aussi

En Suisse, les CCT s'appliquent à l'ensemble des collaborateurs qui font partie du champ d'application, qu'ils soient membres d'un syndicat signataire de la convention ou non. C'est ainsi que les non-membres profitent des mêmes résultats des négociations (par ex. sur les salaires) que les membres d'un syndicat sans avoir à s'acquitter d'une cotisation mensuelle. Pour compenser cet avantage pas très équitable, des contributions aux frais d'application sont convenues dans les CCT; il s'agit de contributions mensuelles des collaborateurs non-organisés aux frais d'élaboration et de mise en œuvre des accords entre partenaires sociaux. Une chose claire du point de vue des membres syndiqués, un peu moins du point de vue des non-membres (ainsi souvent que de celui des entreprises qui se font les avocats des non-organisés).

Une situation claire sur le plan juridique

Le cas est clair sur le plan juridique: des contributions aux frais d'application peuvent être perçues lorsqu'une personne non-membre d'un syndicat est soumise à une CCT. Le contrat de travail individuel avec le collaborateur mentionne normalement l'assujettissement à la CCT; celui qui accepte le contrat est soumis aux dispositions de la convention y compris celles sur les frais d'application. A remarquer que cette contribution aux frais d'application doit toujours être inférieure aux cotisations des syndicats signataires, de manière à éviter ce qu'on nomme une contrainte négative à la coalition – en bon français que quelqu'un ne s'en sorte mieux financièrement en adhérant à un syndicat que s'il n'était pas organisé – ce qui contredirait le principe de la liberté d'adhérer à une association ou de ne pas le faire. La contribution aux frais d'application la plus basse pour une CCT conclue par le SEV est de 6 francs, la plus élevée de 12 francs par mois,

il s'agit donc de montants bien inférieurs à la cotisation syndicale. La CCT ne fixe pas seulement le montant de la contribution aux frais d'application mais aussi l'utilisation de cet argent. Le syndicat signataire doit affecter ces fonds à des besoins fixés conventionnellement, s'agissant le plus souvent de régler une partie des coûts du personnel qui s'occupe concrètement de la négociation et de la mise en œuvre de la CCT. Le SEV recense deux fois par an auprès de ses secrétaires la part en pour cent de leur temps consacré à chaque CCT (car aucune et aucun d'entre eux n'est dans la situation confortable d'avoir à s'occuper exclusivement d'une seule CCT; la plupart des secrétaires gèrent plusieurs CCT ainsi que les sections intéressées et ils ont encore diverses autres tâches). Il est aussi prévu dans de nombreuses CCT que les contributions aux frais d'application soient utilisées pour la formation et le perfectionnement des membres des commissions du personnel, voire parfois de l'ensemble du personnel, y compris les collaborateurs non-organisés. De telles dispositions sont appliquées en pratique.

L'utilisation est vérifiée

Le SEV fait réviser ses divers fonds de contributions aux frais d'application par un organe de contrôle et remet le rapport à ses partenaires contractuels. Dans quelque rares cas, les contributions aux frais d'application sont gérées directement par les entreprises, celles-ci étant indemnisées en conséquence.

Et last but not least: les cas d'assistance judiciaire ne sont jamais mis à la charge des contributions aux frais d'application. Ce sont des prestations qui sont réservées exclusivement aux membres SEV, qu'il y ait une CCT ou non. Fritz P. n'a donc aucun motif de se fâcher, d'une part parce qu'on lui a quand même donné un premier conseil juridique, d'autre part parce que le fait qu'il paie une contribution aux frais d'application ne lui donne aucun droit à d'autres prestations du SEV. Il bénéficie finalement de ses bonnes conditions de travail, des conditions qui ne tombent pas du ciel mais n'existent que parce qu'il a des collègues de travail solidaires qui sont actifs dans leur syndicat.

L'équipe de la protection juridique

Journée portes ouvertes ce samedi 27 octobre

Découvrez le courant de traction des CFF

Le 27 octobre, CFF Energie ouvre les portes de ses usines hydroélectriques à l'occasion de l'année internationale de l'énergie durable. Les installations de Vernayaz, d'Etzel, du Ritom et la centrale de conversion de Chiètres accueillent les visiteurs.

Les trains CFF circulent grâce à l'énergie électrique, en grande partie d'origine hydraulique et produite en Suisse. La part de l'énergie

hydraulique dans le mix de courant de traction avoisine les 75 % actuellement. D'ici 2013, elle passera à 80 %. Les CFF comptent ainsi parmi les chemins de fer européens exemplaires en matière d'écologie. Six usines hydrauliques, six transformateurs de fréquence, un réseau de transmission de courant de 1900 kilomètres et 73 sous-stations composent le réseau électrique des CFF. Le réseau permet d'assurer un approvisionnement suffisant en courant électrique 16,7 Hertz, même lors des pointes de consommation. Les CFF participent à l'année internatio-



Le 75 % de l'énergie utilisée par les CFF est d'origine hydraulique.

nale de l'énergie durable et ouvrent les portes des usines hydroélectriques de Vernayaz, d'Etzel, Ritom et de la centrale de conversion de Chiètres ce samedi 27 octobre de 10 à 15 heures. A l'occasion de cette journée, le public pourra découvrir le fonctionnement d'une centrale électrique, les investissements prévus et l'utilisation des énergies renouvelables. A Vernayaz et à la centrale de conversion de Chiètres, des visites guidées sont proposées toutes les heures. Sur place, un espace est réservé aux enfants et il est possible de se restaurer.

« Les sentiers des bancs » de Courgenay

Sur les traces de Gilberte de Courgenay

Marchons une vingtaine de kilomètres en Ajoie, à travers la campagne et les forêts de la commune de Courgenay.

L'hôtel de la Gare de Courgenay est un site historique. C'est dans cet établissement que durant la Première Guerre mondiale une fille des tenanciers, la jeune et belle Gilberte, a fait



Gilberte de Courgenay (1896-1957)

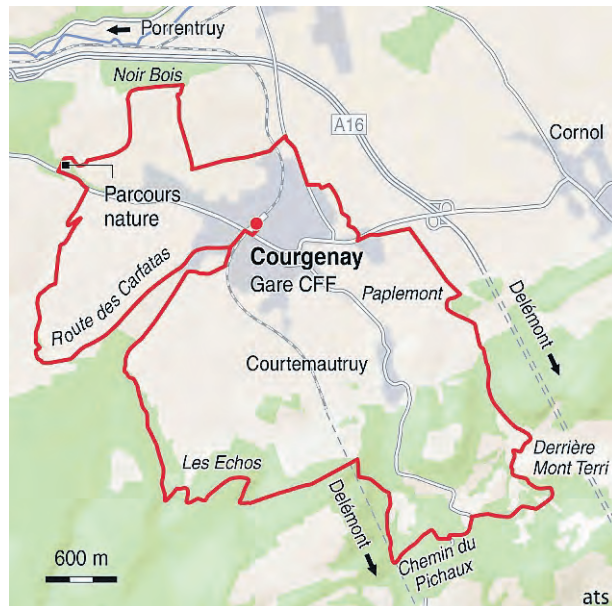
tourner la tête à de nombreux soldats stationnés en Ajoie pour protéger la frontière de notre pays. Pour aller à Courgenay avec les transports publics, rien de plus facile: il suffit de prendre le RER Bienne-Delle, il fait halte à Courgenay. En face de la gare, notre hôtel porte désormais aussi le nom

de la petite allumeuse qui a été immortalisée par une chanson et un film. Le bâtiment, remarquablement bien restauré, est équipé de 7 chambres. Au restaurant, le chef propose une cuisine de qualité. En automne, c'est la chasse et le traditionnel menu de la Saint-Martin qui sont à l'honneur.

Lorsque vous êtes arrivés à l'hôtel de la Gare - La Petite Gilberte, prenez le dépliant des « Sentiers des bancs de Courgenay » qui est à votre disposition sur une table du bistrot et partez à la découverte de cette commune au cœur de l'Ajoie (mais n'oubliez pas d'au moins boire un verre entre deux). En avant marche!

En sortant du bistrot, allez sur votre gauche, traversez la voie de chemin de fer et dirigez-vous vers le sud. Très vite vous sortez du village et vous allez traverser des champs à la géométrie parfaite avant de vous engouffrer dans la forêt. Vous pouvez faire une petite halte vers la cabane fo-

restière « Les Echos » où une place de pique-nique a été aménagée. Poursuivez votre marche direction chemin du Pichaux, vous êtes toujours dans la forêt, le sentier passe au-dessus du tunnel ferroviaire du Mont Terri qui relie St-Ursanne à Courgenay. En poursuivant votre marche, encore et toujours dans la forêt, vous rejoignez le chemin de Derrière Mont Terri. Vous aurez droit à quelques clairières avant de sortir définitivement de la forêt à Paplemont. Le centre du village de Courgenay n'est plus très loin, si vous en avez assez de marcher, retournez à la gare, mais nous vous conseillons de poursuivre direction la forêt de Noir Bois et de rejoindre le « Parcours nature » qui se trouve en bordure de la route cantonale Courgenay-Porrentruy. Là, vous trouverez un chemin balisé par des piquets blancs. Des panneaux didactiques vous présenteront les richesses de ce milieu naturel revitalisé dont l'étang de la Creule constitue



l'un des principaux attraits.

C'est l'heure de rentrer à l'hôtel de la Gare en sillonnant les champs. Il faut compter cinq bonnes heures pour cette balade d'une vingtaine de kilomètres. Un parcours facile le long duquel des bancs ont été aménagés.

Un bel exemple de tourisme doux. En marchant, pour vous donner du courage, vous pouvez chanter le refrain « C'est la petite Gilberte, Gilberte de Courgenay; elle connaît trois cent mille soldats et tous les officiers... »

Alberto Cherubini

PELLET PIOCHE: DOCTEUR BERSET OPÈRE



IL Y A 50 ANS

Le père de Micheline Calmy-Rey président

L'assemblée ordinaire de la section ZPV St-Maurice-Sion s'est déroulée le 10 octobre au Café National à Sion. Le président Charles Rey (père de la future conseillère fédérale Micheline Calmy-Rey, *ndlr*) ouvre les débats devant une belle assistance. Parmi les questions d'ordre local, citons les deux regrettables lacunes que présente la nouvelle navette du « Tonkin »: l'absence de compartiment postal et le manque de soufflets entre les deux éléments de la rame. Le comité est chargé d'intervenir pour demander la pose de soufflets, car par suite du genre de construction des deux véhicules, l'appel d'air sur la passerelle est tel que, par temps venteux, la traversée est difficile et dangereuse.

Le Cheminot, vendredi 26 octobre 1962

Cours de sensibilisation organisé pour les chauffeurs de TransN

Tout le monde doit pouvoir prendre les transports publics de nos jours

Dix-huit chauffeurs de bus ont déjà suivi le cours de sensibilisation pour apprendre à découvrir les bons réflexes à adopter face à une personne handicapée physique désireuse d'emprunter les transports publics. D'ici fin 2013, ils auront tous suivi ce cours.

L'histoire est partie d'une utilisatrice des transports publics de La Chaux-de-Fonds, infirme moteur cérébral, qui s'était plainte auprès d'un journaliste, après plusieurs épisodes où le chauffeur du bus ne s'était pas arrêté pour elle.

L'entreprise a alors pris la balle au bond et a décidé de faire suivre un cours de sensibilisation à tous ses chauffeurs. Ceux-ci suivent un cours de formation sur le comportement à avoir face à ces utilisateurs bien particuliers des transports publics, qui nécessitent souvent de l'aide, mais par manque d'exercice (ou manque de temps?), ils ne peuvent pas toujours répondre au mieux aux demandes. D'où ce cours avec un spécialiste, Alain Friedrich, formateur d'adultes et membre de l'association Forum Handicap, se déplaçant lui-même en chaise roulante.

Les chauffeurs y appren-

nent où s'arrêter pour que ce soit le plus pratique possible pour l'utilisateur, qu'il se déplace avec une canne, deux cannes, une chaise roulante ou tout simplement pour une personne âgée un peu chancelante, plus très sûre d'elle dans ses déplacements.

Les conducteurs peuvent eux-mêmes, s'ils le veulent, s'asseoir sur la chaise pour tester ou mettre des lunettes spéciales qui limitent la vue. Cela permet de se rendre compte concrètement, par ces jeux de rôle, de ce que vivent ces personnes au jour le jour en prenant les transports publics.

Dans le hangar de l'entreprise à La Chaux-de-Fonds, tout a été mis en place pour donner le cours à l'intérieur, et non pas en situation réelle extérieure, la météo étant trop imprévisible... Le cours dure une heure et demie, par groupe de 3 ou 4 chauffeurs.

Déjà de bons progrès

A noter que les bus de La Chaux-de-Fonds et le réseau sont déjà bien adaptés, donc au niveau logistique, c'est en ordre. Le cours devrait améliorer quelque peu le contact entre conducteurs et usagers, usagers qui veulent leur indépendance désormais et à qui on se doit de fournir les meilleures conditions possibles.

Dans le canton de Neuchâtel, le point noir à ce niveau, c'est le tram 5 du littoral neuchâtelois, pas du tout accessible aux personnes à



La rampe peut être installée par le chauffeur mais aussi par les usagers à l'intérieur du bus qui prennent parfois les devants.



Les deux cônes représentent les obstacles qui peuvent se dresser sur le chemin de l'utilisateur à mobilité réduite, qui lui compliquent la montée et la descente du bus lorsque le chauffeur s'arrête devant. Friedrich explique aux chauffeurs comment de simples poteaux, panneaux, etc. peuvent bien compliquer les déplacements des personnes en chaise roulante.

mobilité réduite. Du côté du syndicat et des sections VPT neuchâteloises, on salue le fait que les employés des transports publics soient sensibilisés à la prise en charge des personnes à mobilité réduite. Les présidents de section regrettent toutefois d'apprendre cette initiative de la direction via les médias.

D'autre part, ils aimeraient que la direction prenne conscience qu'il y a aussi des soucis concernant la gestion des clients difficiles, particulièrement en cas d'agression verbale ou physique. Dans la foulée, la direction pourrait mettre en place des cours réguliers de sensibilisation pour la gestion des conflits. Cela permettrait aux collaborateurs d'être mieux armés pour gérer certaines situations difficiles.

Hes

INFO

Extraits de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand):

« Elle crée des conditions propres à faciliter aux personnes handicapées la participation à la vie de la société, en les aidant notamment à être autonomes dans l'établissement de contacts sociaux, dans l'accomplissement d'une formation et dans l'exercice d'une activité professionnelle. »

« Il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception. »



Ici la position idéale de la personne en chaise roulante durant le trajet. Il y a parfois des conflits avec les poussettes, qui occupent le même espace dans le bus.

Laurent Schaffter a été joueur de haut niveau. Il prépare désormais surtout la relève

Tennis de table: il y pense nuit et jour

Multiple champion USSC de tennis de table, ancien joueur de haut niveau (ligue nationale B), toujours en tennis de table, il entraîne maintenant les plus jeunes. Retour sur la vie d'un passionné, qui a débuté dans ce sport il y a 36 ans. Et qui a fait du tennis de table une histoire de famille.

«J'ai commencé par un championnat des écoliers en 1976, à l'âge de 13 ans» explique Laurent Schaffter, qui a ensuite vite fait son choix, entre le foot et le tennis de table (attention: ping-pong est plutôt réservé aux loisirs, tandis qu'au niveau sportif on parle bel et bien de tennis de table).

Ayant grandi à Delémont et suivi un apprentissage d'électricien à la ville de Delémont, il est ensuite parti pour Genève, aux CFF, pour se rapprocher des possibilités de jouer dans de grands clubs. Il joue ainsi à Morges de 1986 à 1988. Il s'entraîne alors à Bernex et y rencontre sa future épouse, suisse allemande et fille d'un mécano du BLS, rencontre qui a lieu... au club de tennis de table bien sûr. En 1989, retour à Delémont, à la sous-station où il continue à effectuer des horaires de nuit et est contraint de vivre dans les appartements de fonction pour être sur place très rapidement en cas de panne.

Lorsqu'il souhaite cons-



Quand on a l'esprit «formateur», il est difficile de s'empêcher de donner quelques techniques de base...

truire sa propre maison, ce passionné se met à dessiner les plans, joue le rôle d'architecte et y consacre deux années. Mais pour cela, il fallait auparavant changer d'emploi, puisque son travail à la sous-station ne l'autorisait pas à déménager si loin... à savoir à l'autre bout de la ville.

«Grâce au syndicat notamment, j'ai pu partir travailler à Bienne et j'ai cessé de travailler de nuit. Depuis cette date, 1995, je travaille à la basse tension (téléphonie, téléaffichage, etc.) et assume des services de piquet. J'ai une semaine de piquet toutes les cinq, six semaines, du mercredi au mercredi. On couvre la région Neuchâtel-Bienne-Jura-Jura bernois.»

Concilier sport et travail ?

Pas trop difficile de pratiquer un sport lorsqu'on assume des services de piquet? Cela ne l'empêche en tout cas pas d'entraîner ses «poulains», puisqu'il peut toujours laisser l'entraînement aux mains d'un adulte présent s'il faut partir d'urgence. Et s'il s'agit de matchs, il planifie ses piquets en fonction. Merci les collègues!

Après avoir gagné de multiples tournois, dont ceux de l'Union sportive suisse des transports publics, il a transmis sa passion à ses deux fils, Cédric, 22 ans, et Simon, 15 ans. Le premier, après avoir fait du tennis de table à un haut niveau, s'est maintenant recentré sur les études tout en continuant à jouer. Le second est actuellement cadre A dans l'équipe nationale, joue à Mulhouse et suit la filière sport-études en France. Il a déjà passé deux années à Strasbourg en internat de l'âge de 13 à 15 ans. Peu de possibilités pour lui en Suisse, malheureusement, de concilier études et tennis de table de haut niveau.

Et sa fille Delphine alors? «Elle a commencé mais n'a pas persévéré. Ce n'est pas une sportive.» Alors le tennis de table, un sport d'hommes? «Non, non, pas du tout. On peut aller très loin aussi dans le tennis de table féminin.»

Les qualités à avoir impérativement sont un bon toucher de balle, une bonne vitesse, une certaine explosivité et un état d'esprit très éveillé. Laurent Schaffter compare ce

sport à la boxe: «Le jeune se retrouve, lors de la compétition, comme sur un ring, livré à lui-même. Il faut avoir confiance en soi.» Avantage aux petits? «Oui, c'est certain. On voit bien que les Asiatiques sont avantagés. Ils dominent nettement ce sport. Les gauchers également le sont, car ils sont simplement beaucoup moins nombreux.»

Et au niveau de la condition physique? «Il faut avoir une ceinture abdominale irréprochable ainsi qu'une très bonne mobilité des jambes et rapidité.»

Et ce n'est pas frustrant de gagner de grandes compétitions et de ne voir qu'une brève dans le journal? «Bien sûr que si! Au début, j'enrageais du peu de considération pour notre sport. Simon est à un haut niveau et il est peu connu dans la région. On ne fait pas ça pour la notoriété, sinon on changerait de continent!»

Ses «poulains»

Après avoir entraîné ses fils notamment, il entraî-

ne une équipe à Moutier et une autre à Courfaivre dans la région jurassienne. Il est le seul entraîneur J+S reconnu dans le Jura et Jura bernois. C'est dire s'il est sollicité!

Mais Laurent Schaffter reconnaît que dans la carrière sportive d'un jeune, ce n'est pas toujours l'entraîneur qui est important. Les parents jouent selon lui un rôle primordial. Ils doivent être présents. Lui-même a amené durant deux ans son fils trois à quatre fois par semaine à l'entraînement à Weil am Rhein, ville allemande proche de la frontière bâloise. Il rentrait du travail pour repartir véhiculer son fils. Sans l'aide de ses parents, Simon ne serait certainement pas là où il est.

Quand est-ce qu'il arrête de penser «tennis de table»? «On est partis en famille cet été 15 jours en Ardèche, pour déconnecter. On a évité de regarder les tables de ping-pong. Cela fait du bien de faire autre chose aussi parfois, pour la tête.»

Henriette Schaffter

BIO

Laurent Schaffter est né en 1963 et fêtera donc ses 50 ans l'année prochaine. Il est marié et père de trois enfants: Cédric, 22 ans, Delphine bientôt 20 ans, Simon, 15 ans. Il habite à Delémont, est électricien de formation et travaille aux CFF à Bienne. Sa passion pour le tennis de table l'occupe depuis plus de 30 ans et n'est pas prête disparaître...