

Interview

Géraldine Savary aborde les principaux sujets actuels de politique des transports.

Pages 6-7



La large palette de SEV Assurances

SEV Assurances s'est présenté, cette année encore, aux visiteurs du Comptoir suisse à Lausanne. De nouvelles prestations se sont encore ajoutées à son offre.

Page 17



Gian Meyer

« Sa » gare de Scuol a quasi disparu cet été... Rencontre avec un chef de gare sans gare.

Page 20

Déjà une nouvelle restructuration à CFF Infrastructure

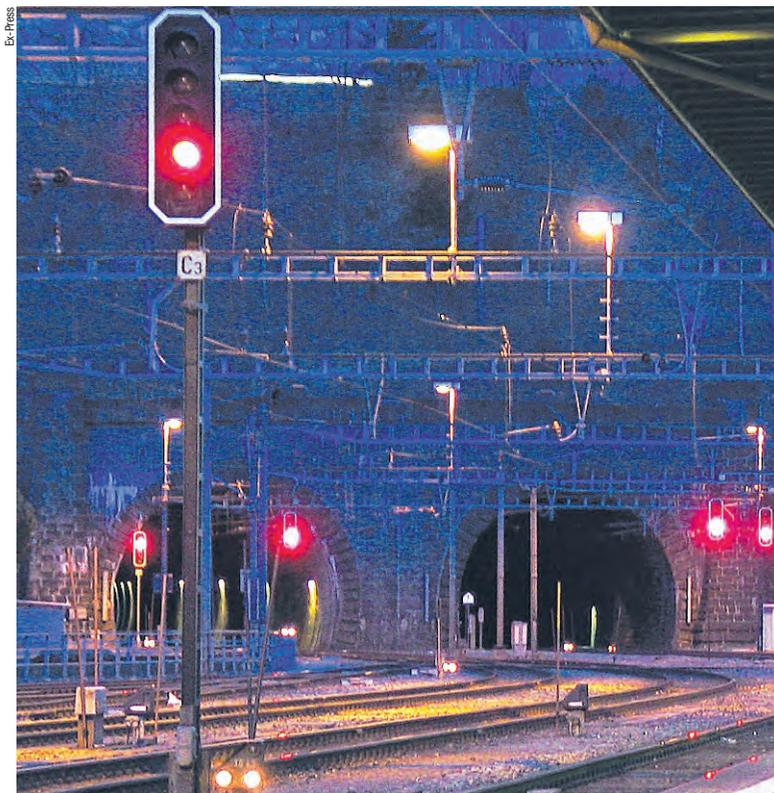
Où va donc CFF Infra ?

«Infrastructure 2014» et «Best Infrastructure Overhead», deux nouveaux projets, avancent à toute allure. Que peut-on en attendre? Où le SEV met-il les limites?

Philippe Gauderon prépare une transformation totale de la division. Des 9000 collaborateurs, 6000 sont concernés. Pour le secrétaire syndical SEV responsable d'Infra, Urs Huber, il est clair que « cette réorganisation doit être réalisée avec le personnel présent sinon elle ne pourra pas être menée à bien ». Les personnes concernées se montrent sceptiques: « Nous sommes victimes des réorganisations », estime Ernst Küng, coprésident central de la sous-fédération Travaux. A Infrastructure, une réorganisation chasse une autre et il n'y a guère de temps consacré à la consolidation. Depuis 1999, une grande réorganisation a lieu tous les quatre ans.

pmo/Hes

Dossier pages 10 à 12



Le comité directeur a préparé le passage aux nouvelles structures SEV

Du comité directeur au comité SEV

Le nouveau comité SEV aura sa première séance en janvier prochain. Le comité directeur actuel a préparé la transition lors d'un séminaire. « Ces deux jours revêtaient un caractère stratégique, nous avons travaillé pour l'avenir du SEV », commente le président Giorgio Tuti. Ont été préparées la rencontre du nouveau comité, agendée au 8 décembre, et la première séance ordinaire, lors de la-

Dès le 1^{er} janvier, la direction opérationnelle professionnelle du SEV s'appellera comité directeur. La direction stratégique se nommera le comité et se composera exclusivement de militants, à savoir les présidents centraux et un représentant supplémentaire pour chaque sous-fédération, ainsi qu'un représentant des Jeunes, une des Femmes et un des Migrants.

quelle il faudra élire le président et le vice-président de ce nouvel organe.

D'autres thèmes actuels méritaient discussion: le comité directeur s'est plus particulièrement penché sur les prochaines négociations CCT avec les CFF. Un débat nourri autour de l'avenir de la communauté de négociations avec Transfair, le VSLF et l'ACTP a eu lieu.

pmo/Hes

EDITO

ENCORE UN PEU DE POUDRE AUX YEUX ?

Dans le dernier Courrier CFF, transfair affirme dans une annonce d'une demi-page que la participation des CFF à l'assainissement de la Caisse de pensions répond à une de leurs exigences. Vraiment? transfair ne s'est-il pas simplement rallié à la demande du SEV?

Le VSLF, qui a pu entretemps expliqué qu'il ne fabriquait ni vernis ni peintures, brouille encore davantage les cartes. Il a laissé ses membres travaillant au BLS voter sur une CCT qu'il n'a pas signée et pas négociée. Dans sa dernière newsletter, il ose en parler effrontément et affirmer qu'il va la signer. Tiens, tiens, il veut donc la signer. A l'occasion, il devrait demander aux syndicats ayant négocié s'ils sont d'accord...

Apparemment, l'ACTP veut quant à elle signer toute seule.

L'association soutient la demande des CFF d'avoir davantage de contrats régis par le code des obligations, à la condition de recevoir le droit à la représentation exclusive de ce groupe de collaborateurs.

L'approche est intéressante, avant tout lorsqu'on sait que la majeure partie des syndiqués ayant ce genre de contrat sont affiliés au SEV.

Tout ce manège ne fonctionne que pour une seule raison: il existe un syndicat professionnel du personnel des transports, le SEV, qui fait le boulot.

Barbara Spalinger

EN VITESSE

UNE CCT POUR
LUFTHANSA
TECHNIK À BÂLE

■ Une convention collective de travail (CCT) est entrée en vigueur le 1^{er} octobre à Lufthansa Technik, filiale de Lufthansa. Celle-ci est valable jusqu'en 2012, se base sur 41 heures de travail et prévoit des négociations salariales annuelles. « Avec cette convention, les conditions de travail sont désormais garanties. Il faut maintenant renforcer l'impact du syndicat via un accroissement du nombre de membres, afin de pouvoir négocier au mieux les salaires et le temps de travail » souligne Philipp Hadorn, président de SEV-GATA.

SYNDICALISTE
ARRÊTÉ EN TURQUIE

■ Le mercredi 30 septembre, Murad Akincilar a été arrêté à Istanbul par des agents en civil. Son épouse a été témoin de son arrestation. Aucun motif n'a été donné à celle-ci. Murad Akincilar est connu comme syndicaliste et comme militant des droits de l'homme. Il travaille depuis de nombreuses années comme secrétaire syndical à Unia Genève. Il était allé en Turquie afin de rendre visite à sa mère malade.

VOIX POUR LE
CLIMAT

■ L'Alliance climatique veut montrer que la protection du climat est importante. Elle exigera notamment de la délégation suisse à la Conférence de l'ONU sur le climat à Copenhague des actions et des mesures concrètes pour protéger le climat.

Pour cela une fête est prévue sur la Place fédérale à Berne, le 17 octobre. Concerts et discours animeront l'après-midi. Des milliers de signatures, de vœux et d'images collectés dans toute la Suisse durant ces trois derniers mois et réunies sur le plus grand drapeau suisse existant seront transmis au Conseil fédéral.

Horaire de la manifestation:
15 h à 19 h.

Les actions pour les caisses de pensions se multiplient après la manifestation du 19 septembre

Les 90 ans du SEV marqués par journée d'action devant le Palais

Le SEV aura 90 ans le 30 novembre 2009.

On profitera de cet anniversaire pour organiser une action au service de l'assainissement des caisses de pension.

La manifestation du 19 septembre était tout sauf une fin en soi. Elle marquait au contraire le début des actions du SEV en faveur de l'assainissement des caisses de pensions. Basées sur l'important succès obtenu par la manifestation, d'autres actions ont été planifiées.

Beaucoup de choses restent encore incertaines, puisque le message du Conseil fédéral n'a pas encore été présenté. Celui-ci devrait être connu dans les prochaines semaines. Il contiendra vraisemblablement le montant annoncé de 1,148 milliard pour la caisse de pensions CFF.

« C'est la prochaine étape: nous mettrons alors les choses au clair une nouvelle fois et dirons haut et fort que nous ne



La manifestation du 19 septembre marquait le début d'une série d'actions pour les caisses de pensions. Le 30 novembre, durant la session d'hiver des Chambres fédérales, le SEV sera à nouveau présent sur la Place fédérale.

sommes pas d'accord et que nous voulons le montant de 3,4 milliards dû par la Confédération à la caisse de pensions » souligne Giorgio Tuti, président SEV.

Anniversaire – journée d'action

Une chose est sûre: indépendamment de la date de parution et du contenu du message du Conseil fédéral, le SEV sera devant le Palais fédéral le 30 novembre, jour de ses 90 ans. « Le cœur n'est pas à la fête. Nous fêterons les 100 ans dans 10 ans! » explique Giorgio Tuti. Le SEV va plutôt profiter de cette journée pour mettre en place une action et se « profiler » devant les politiques. C'est désormais le Parlement seul qui a l'affaire entre les mains et qui doit se charger de trouver une solution correcte afin de combler le trou dans la caisse de pensions.

Etre présent à chaque étape

Le plan d'actions se poursuivra, puisque le déroulement de la procédure est d'ores et déjà connu.

Revendications salariales de la communauté de négociations à l'attention des CFF

2 pour-cent et 80 francs

Outre les moyens financiers servant aux augmentations selon le système salarial, les syndicats demandent aux CFF la compensation des cotisations d'assainissement de la caisse de pensions et une augmentation générale des salaires de 80 francs par mois.

La situation initiale des revendications salariales à l'attention des CFF est particulière: d'un côté l'entreprise enregistre des chiffres en hausse

qui sont dus, pour l'essentiel, à la contribution du personnel et à l'augmentation de sa productivité. De l'autre côté, ledit personnel doit supporter l'assainissement de la caisse de pensions et encaisser une augmentation massive des primes des caisses maladie, sans parler de la crise économique.

Dès janvier, retenues sur les salaires

« Déjà à partir du mois de janvier, le personnel va devoir payer un montant conséquent en vue d'assainir la caisse de pensions et contre lequel nous n'avons encore vu aucun message du Conseil fédéral » cons-

tate Manuel Avallone, vice-président SEV, qui conduira à nouveau la délégation de négociations chargée de défendre les mesures salariales 2010 avec les CFF.

Les associations du personnel ont transmis aux CFF un paquet de revendications contenant trois points: comme compensation partielle à la contribution conséquente du personnel pour assainir la caisse de pensions, elles demandent une adaptation des plages de salaire de 2 pour-cent pour tous les collaborateurs assurés auprès de la caisse de pensions CFF. Et cela exceptionnellement déjà à partir du

1^{er} janvier, date à laquelle les retenues sur les salaires deviendront effectives.

80 francs pour tous

La deuxième revendication est une augmentation réelle des salaires de 80 francs par mois pour tous les collaborateurs. Quant à la troisième revendication, tel un rituel, elle demande les augmentations salariales selon le système salarial.

« Aujourd'hui, où la qualité des chemins de fer fait l'objet d'un débat public, la motivation du personnel est une tâche centrale de l'entreprise » souligne Ma-

Caisse de pensions CFF

une
fédéral

La Confédération doit payer son dû!

Après la présentation du message du Conseil fédéral, le Parlement décidera qui du Conseil national ou du Conseil des Etats traitera le dossier en premier et quelle commission s'en occupera. Les membres de cette commission seront alors clairement la cible de notre lobbying, puisque les décisions préalables de la première commission servent d'indicateurs et ont donc toute leur importance.

Le traitement du dossier par le premier Conseil aura certainement lieu lors de la session de printemps de 2010. Puis suivra le passage dans la commission de la seconde Chambre et, lors de la session d'été, le traitement par cette seconde Chambre. La décision devrait ensuite tomber, après un aller retour entre les deux chambres, si leurs décisions ne devaient pas s'accorder. Lors de chaque étape, le SEV ne manquera pas de se faire entendre. Il compte également sur la contribution de ses membres. Les actions mises en place seront bien sûr communiquées en temps voulu. *Peter Moor/Hes*

Mardi 6 octobre, une vingtaine de responsables de sections SEV romandes ont rendu visite au président Giorgio Tuti. Ils demandent que le SEV accentue les moyens de lutte pour inciter la Confédération à recapitaliser la Caisse de pensions CFF comme elle le doit, soit à hauteur de 3,4 milliards de francs.

« La manifestation du 19 septembre a certes été un succès, mais il ne faut pas en rester là, le SEV doit accentuer la pression pour que la Confédération verse les 3,4 milliards qu'elle doit à la Caisse de pensions CFF. »

Action

Le président du SEV a exploré avec les militants romands les pistes d'actions possibles, en tenant compte du fait que la décision de la Confédération sur la hauteur de sa participation à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF

action durant la session d'hiver des Chambres fédérales. « Cela fait plusieurs années que l'on attaque nos acquis et que nos conditions se détériorent, le grand public doit le savoir » s'est exclamé Claude Gaille, président de la section ZPV Léman.

La CCT CFF en embuscade

Pour le vice-président Manuel Avallone, il est probable que l'année prochaine la décision parlementaire sur la Caisse de pensions CFF tombera en même temps que les



Giorgio Tuti et Manuel Avallone entourés par des militants romands pour qui la manifestation du 19 septembre a été le début et non la fin d'un combat.

manuel Avallone qui ajoute que « les CFF ne peuvent pas se permettre de perdre du personnel qualifié à cause de mauvaises conditions d'engagement ! ».

Conclure en décembre

Les négociations salariales commencent en novembre et devraient se conclure début décembre.

Cela ne s'est toutefois pas passé ainsi l'année dernière. C'est seulement après une prolongation du délai et une pétition du SEV qu'un accord a pu être trouvé début janvier.

Cent-cinquante à deux cents francs de retenue supplémentaire par mois sur son salaire ça fait mal ! De nombreux cheminots sont révoltés par la contribution d'assainissement de la Caisse de pensions CFF qui sera effective dès le mois de janvier prochain. Une vingtaine de responsables de sections romandes ont rencontré Giorgio Tuti le 6 octobre au secrétariat central SEV à Berne. Ils lui ont apporté un message clair, qui dit en substance.

est du ressort du Parlement. C'est donc sur le terrain politique qu'il faut intervenir. Giorgio Tuti a rappelé que le SEV a déjà effectué un important travail de lobbying auprès des parlementaires fédéraux (lire *contact.sev* No 19). Les responsables des sections romandes demandent que notre syndicat sensibilise aussi le grand public. Il a été convenu durant la rencontre du 6 octobre de proposer aux instances dirigeantes du SEV d'entreprendre une

négociations pour le renouvellement de la convention collective. Et cette décision des Chambres fédérales aura forcément des retombées sur ces négociations contractuelles. « Alors là, il ne s'agira plus d'une affaire politique, mais ce sera une question de partenariat social. Et si nécessaire, ce sera sur le terrain que nous ferons valoir nos droits » a relevé Giorgio Tuti.

Alberto Cherubini

L'agenda des sections SEV est sur internet! Vous pouvez annoncer les manifestations des sections, commissions et autres groupements via notre site internet www.sev-online.ch

pmo

EN VITESSE

CHÔMAGE DES JEUNES

■ Pour le 4^e mois consécutif, le taux de chômage a augmenté en Suisse, passant de 3,8% en août à 3,9% en septembre. Sur une année, le bond est spectaculaire, puisque ce sont 60% de personnes en plus qui sont venues grossir les statistiques du chômage.

A fin septembre 2009, 154 409 personnes étaient inscrites au chômage auprès des offices régionaux de placement (ORP), soit 3578 de plus par rapport au mois précédent, a indiqué le Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco). En une année, ce sont 58 429 chômeurs en plus qui ont été enregistrés, soit une hausse de 60,9%.

Les jeunes de 15 à 24 ans sont particulièrement touchés par la mauvaise conjoncture, puisqu'ils sont 5,4% à se retrouver sans emploi, en hausse de 75% par rapport à septembre 2008. Dans les régions, ce sont le Tessin et le Valais qui ont enregistré les plus fortes hausses. Les taux y ont grimpé de 0,2 point au mois de septembre, à respectivement 4,8% et 3,8%.

CONSTRUCTION

■ Unia a appelé le lundi 5 octobre à une pause de protestation durant le repas de midi sur quelque 20 chantiers de Suisse alémanique.

Le syndicat exige des patrons une hausse de salaire généralisée de 120 francs par mois. Au moins 700 travailleurs ont participé à l'action. La pause de protestation a retardé de 45 minutes la reprise du travail.

L'exigence d'une augmentation de salaire de 120 francs prônée par Unia apparaît bien éloignée des intentions patronales, qui proposent une hausse limitée à 40 francs. Des entrepreneurs veulent même réduire les rémunérations, dit le syndicat.

Le mouvement a notamment mobilisé 350 travailleurs à Zurich sur le chantier de la « Prime Tower ». La tour, avec ses 126 mètres, constituera bientôt le plus haut édifice du genre en Suisse.

La nouvelle bataille du rail

Les CFF vivent une époque peu ordinaire pour une entreprise, où le meilleur côtoie le pire. Pour le meilleur, les résultats financiers du premier semestre et la croissance du trafic interne des voyageurs malgré la crise. Pour le pire, la menace de l'étranglement financier progressif orchestré, encore une fois, par le département Merz. Les effets commencent à tourner au désastre programmé: les investissements nécessaires pour faire face à la demande actuelle sont renvoyés à des horizons très lointains, simultanément l'entretien du réseau de plus en plus saturé commence à se dégrader, le tout s'ajoutant au cas de la Caisse de pensions CFF pour laquelle la Confédération s'obstine à ne pas vouloir respecter ses engagements.

Maintenant, le département Merz persiste et signe. Il lance un nouveau programme d'économies de 4,5 milliards à court terme, quelques mois après que le Parlement ait donné mandat au Conseil fédéral de présenter un programme d'investissements ferroviaires à long terme au-delà de 2025, de l'ordre de 11 à 21 milliards. On voit avec quel enthousiasme la majorité de droite s'apprête à investir dans le rail ! Cette fois, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger n'hésite pas à rompre la collégialité (enfin !) et à attaquer de front le programme d'économies Merz. Il



faut dire qu'il a avalé ces dernières années de plus en plus de couleuvres et de plus en plus grosses. Les trois membres SEV du Conseil des Etats durant les années 1999 – 2007 ont aussi dû passer par là, malgré leurs interventions et mises en garde. En particulier chaque fois que nous expliquions à Monsieur Merz que le principe «faire plus avec moins» aboutirait très vite à une impasse en matière d'entretien ferroviaire. Il n'a rien voulu entendre et maintenant l'impasse est là. Le milliard «économisé» depuis 2003 doit être investi très vite. Ou bien on rattrape ce qui n'a pas été fait, ou bien les CFF sont contraints d'imposer des ralentissements pour garantir la sécurité d'un trafic en augmentation.

Certains à droite crient déjà au chantage. Mais qu'ils aillent voir à l'étranger dans les nombreux pays (la Grande Bretagne entre autre) qui ont déjà essayé le principe Merz, l'ampleur des investissements nécessaires pour simplement remettre à niveau le réseau ! Veulent-ils laisser cet héritage à nos

enfants ? Voir aussi le rapport de feu le professeur Rivier de l'EPFL sur les besoins de rattrapage du réseau français.

La bataille politique qui s'annonce pour les deux ou trois prochaines années sera très chaude. D'autant plus qu'elle aura lieu durant le renouvellement du Parlement en 2011. Il faut qu'elle soit tranchée par le peuple pour dépasser l'obstacle Merz qu'il laissera en héritage. En effet, la sagesse du peuple suisse en matière de chemin de fer n'est plus à démontrer. Et une partie de la droite le sait bien. Ainsi on peut espérer un débat tant soit peu objectif et surtout cohérent dans la durée entre ses nombreuses composantes. Dont bien sûr les conditions de travail du personnel. Elles sont aussi importantes que les investissements pour le bon fonctionnement du réseau national. Mais, précisément pour garantir l'objectivité du débat, il y aura des tabous à mettre sur la table. Entre autres, la politique tarifaire s'appliquant à l'ensemble du système, au-delà des intérêts particuliers des entreprises. Et aussi la rentabilité à long terme des transversales alpines. A des investissements massifs doivent correspondre des baisses progressives des coûts d'exploitation. Les solutions existent. Encore faut-il oser en parler, puis les mettre en œuvre, même si cela pourrait devenir dérangeant pour certains mythes, en particulier celui du «Gothard über alles».

Michel Béguelin

Le SEV était l'hôte de la « Rencontre des 4 pays » des syndicats de cheminots germanophones à Bâle

Exigeons ensemble la sécurité

Les syndicats de cheminots d'Allemagne, d'Autriche, du Luxembourg et de Suisse veulent s'engager ensemble pour conserver un haut niveau de sécurité dans le trafic ferroviaire et limiter les risques de la libéralisation.

Lors de la « Rencontre des 4 pays » à Bâle, Guy Greivelding, président du syndicat national luxembourgeois et de la section ferroviaire de la Fédération européenne des ouvriers des transports (ETF), a rapporté sur la conférence sur la sécurité menée quelques jours auparavant par le commissaire de l'UE Antonio Tajani. Les entreprises de transport et les fournisseurs de matériel roulant ont nié l'existence d'un rapport entre les accidents, les perturbations et la libéralisation. Seul Guy Greivelding a mis l'accent sur cet aspect. L'UE veut renforcer l'agence ferroviaire européenne ERA

et la doter de compétences supplémentaires afin d'améliorer le niveau de sécurité dans toute l'Europe.

Les syndicats Transnet et GDBA d'Allemagne, vda d'Autriche, FNCTIFEL du Luxembourg et SEV ont décidé lors de leur rencontre au sommet à Bâle de rassembler leurs efforts afin de promouvoir la sécurité ferroviaire. Ils vont réunir leurs spécialistes afin d'échanger les expériences des différents pays et d'élaborer une procédure permettant de fixer et d'appliquer de hauts standards de sécurité.

Les marchandises appartiennent au rail et pas à la route.

Cela vaut en particulier pour le transport de grandes quantités de fret sur de longues distances. A la « Rencontre des 4 pays » des syndicats de cheminots de langue allemande qui a eu lieu à Bâle, les représentants de toutes les organisations ont adopté une déclaration commune contre les Gigaliner. Les allemands Alexandre Kirchner, président de Transnet et Peter Tröge, vice-président GDBA, Wilhelm Haberzettl, vice-président du syndicat autrichien vda, Guy Greivelding, président du syndicat luxembourgeois et Giorgio Tuti, président SEV, signalent dans leur appel les dangers repré-

sentés par de tels poids-lourds pour l'environnement, la sécurité du trafic mais aussi les places de travail. Pour les employés, le plus important sont les répercussions sur l'emploi.

Non aux Gigaliner

L'utilisation des Gigaliner va avoir pour conséquence le retrait massif de marchandises du rail sur la route. Des milliers de places de travail dans les chemins de fer sont en jeu. L'appel lancé se conclut par: « Pour toutes ces raisons, il n'y a qu'une position possible: stop aux Gigaliner ! »

Remise d'une pétition à la direction TRN

Les employés TRN en ont ras-le-bol

Leur patience a des limites. Des choses promises pour fin 2008 n'ayant toujours pas été réalisées à ce jour, les employés TRN ont mis le paquet vendredi 2 octobre.

Quasi tous les employés en congé se sont retrouvés devant la Direction à La Chaux-de-Fonds pour remettre une pétition.

Trop, c'est trop. Après s'être fait répondre au printemps que les plaintes venaient de cas isolés, les employés ont saisi les gros moyens: la pétition. 79 employés représentant plus de 80% de l'effectif des personnes concernées l'ont signée. C'est dire qu'il s'agit bien d'une demande unanime!

Les employés TRN constatent depuis trop longtemps plusieurs problèmes liés au temps de travail et n'ont pas réussi à se faire entendre du chef d'exploitation, malgré des demandes répétées. Par exemple, à la prise de service, le temps consacré aux contrôles avant le départ n'est pas suffisant et certains temps de pause ne correspondent pas à la réalité et de ce fait pas aux minimaux légaux (30 minutes de pause minimum, sinon c'est du

temps de travail!). De plus, les partenaires sociaux ne sont pas informés avant certains changements. Le temps de déplacement sans presta-

Burri, président SEV-TPCV, le directeur ainsi que le chef d'exploitation et des ressources humaines M. Droz, se sont entretenus avec une dé-

faite à la direction, qui a d'ores et déjà reconnu que les 4 minutes ne suffisaient plus et ne correspondaient pas à la réalité. Des moyens sup-

munales.

La section syndicale prend note des efforts fournis par la direction en matière d'engagement de personnel, mais



Denis Burri, président de la section SEV-TPCV, a remis les 79 signatures à Jean-Michel Von Kaenel, directeur, avant d'entamer une discussion sur les points litigieux.

tions de service (aller et retour au dépôt) a par exemple été raccourci sans discussion préalable.

Les choses vont changer, enfin !

La vingtaine d'employés s'étant déplacée à la direction a été reçue par Jean-Michel Von Kaenel, directeur. Il a informé entre autres qu'une vingtaine de nouveaux collaborateurs ont été engagés depuis le début de l'année.

Après avoir reçu les 79 signatures des mains de Denis

légation composée des membres du comité, représentant tous les corps de métiers, ainsi que de Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV.

La discussion s'est avérée fructueuse puisque les diverses demandes concernant le temps de travail ont été acceptées. Les employés verront leur décompte de temps corrigé rétroactivement. Les « 4 minutes papier » (temps consacré aux contrôles avant le départ) seront revues par le SEV et une proposition sera

plémentaires (locaux, temps) seront octroyés à la commission des horaires. Le personnel sera consulté pour les thèmes liés à la circulation, lors de travaux, pour les adaptations techniques, et pour tous les sujets qui touchent directement les employés dans leurs tâches quotidiennes. Quant au temps insuffisant pour réaliser certaines boucles en ville, employeur et employés sont sur la même longueur d'onde. Le SEV enverra un courrier à ce propos aux autorités com-

déplore toutefois que des contrats à durée déterminée soient proposés, ce qui signifie ni plus ni moins des prolongations du temps d'essai ainsi qu'un possible frein à la promotion. L'attitude de la direction vis-à-vis des collaborateurs s'est nettement améliorée suite à la pétition. Ils ont été pris au sérieux et écoutés. C'est un bon pas mais qui s'est fait malheureusement attendre trop longtemps.

Hes

Billet d'humeur

RER fribourgeois: quelles alternatives ?

Depuis plusieurs mois, le dossier RER est dans une impasse à cause d'une lutte stérile entre les CFF et les TPF au détriment des usagers des transports publics.

Nous pensons que les deux entreprises doivent pouvoir collaborer en bonne

intelligence. Si l'on veut une mise en œuvre rapide du RER, il serait temps que les dirigeants des deux entreprises ménagent leur susceptibilité. Pas plus les déclarations abruptes de certains que le mutisme des autres ne font avancer le dossier.

L'expérience montre que la création de sociétés filles ne donnent pas de résultats probants, autant au niveau du personnel qu'à celui des

coûts. Deux entreprises travaillant de concert, au plan du personnel et du matériel, permettraient la réalisation rapide d'un RER performant.

L'attribution du RER dans son ensemble à une entreprise serait catastrophique pour l'autre. En ce qui concerne les CFF, les dépôts de mécaniciens de locomotives de Fribourg et de Payerne seraient menacés de fermeture et ceux de Berne et Lausanne

perdraient des prestations. Les TPF, de leur côté, n'ont pas les moyens tant en personnel qu'en matériel d'assumer l'exploitation intégrale du RER. Cela impliquerait l'achat onéreux de matériel.

Quand nos élus prendront leur décision, nous espérons qu'ils auront tout cela à l'esprit et qu'ils n'oublient pas que, derrière les coûts, il y a aussi des êtres humains. Les

économies ne sont pas toutes prouvées et ces employés sont aussi des contribuables.

Un concept où chaque entreprise travaillant sur son réseau avec du matériel commun nous semble la meilleure solution pour une mise en œuvre rapide d'un RER fribourgeois économique et performant.

Le comité LPV
Vaud et Bas-Valais



» On ne peut que se féliciter qu'Andreas Meyer demande ce milliard. «

Géraldine Savary, conseillère aux Etats PS/VD

Géraldine Savary est conseillère aux Etats vaudoise et membre de la commission des transports

« Le monde des transports allie esprit d'entreprise et politique étatique. Ça, ça m'intéresse. »

Quand on lui demande d'où lui vient son intérêt pour le monde des transports, Géraldine Savary, conseillère aux Etats vaudoise, parle du défi d'une politique industrielle mise en place avec une logique d'entreprise publique. Et bien sûr, elle n'a rien contre une présence féminine dans un monde très masculin...

contact.sev: La demande d'un milliard de la part des CFF pour l'entretien des infrastructures, ce n'est pas une surprise, n'est-ce pas ?

Géraldine Savary: Bien sûr que non. Ceux qui s'étonnent devraient regarder l'évolution conjointe du trafic, qui a augmenté de 100%, voire 120% dans l'Arc lémanique et la région zurichoise, et l'évolution

des mesures d'économie effectuées en parallèle. Les conventions de prestations ont été victimes de restrictions budgétaires.

Comment est-on arrivé à une telle situation ?

Depuis quelques années, on n'a pas assez investi dans les transports ferroviaires, alors que la demande explose.

Les CFF fonctionnent à flux tendu actuellement. L'entretien est raccourci, les pannes se multiplient.

Mais on a justement tout fait pour que les gens prennent les transports publics...

Exactement. On a fait des campagnes de promotion, mis en place des offres touristiques et autres offres variées qui fonctionnent très bien. La demande augmente donc.

On ne peut que se féliciter qu'Andreas Meyer demande ce milliard. Il est assez raisonnable donc s'il demande un milliard, c'est qu'il en a réellement besoin.

Et l'évolution au niveau du personnel est également étonnante, non ?

Oui, les réductions importantes d'effectifs pour l'entretien font que la situation est difficile dès qu'il y a des malades par exemple.

Vous êtes donc favorable à ce milliard pour l'entretien ?

Oui, j'y suis favorable. Mais il faudrait faire une analyse générale des besoins des CFF, y compris la demande pour l'assainissement de la caisse de pensions. Les CFF

» Depuis quelques années, on n'a pas assez investi dans les transports ferroviaires, alors que la demande explose. «

devraient présenter un plan financier global pour convaincre les parlementaires.

Ces sommes très importantes ne risquent-elles pas de faire peur si elles sont réunies en une seule demande ?

Il s'agit en effet d'investissements extrêmement lourds mais on travaille là pour les 20 prochaines années. Au niveau de la route, on dépasse souvent les crédits et on s'y montre moins restrictifs.

Je pense qu'on ne doit pas opposer rail et route, mais au contraire investir partout de façon massive.

L'initiative « transports publics » propose justement un financement intéressant pour les projets ferroviaires, non ?

On ne parle alors plus d'entretien mais de nouvelles infrastructures ferroviaires. Oui, je suis favorable à cette initiative, pour pouvoir réaliser les projets qui n'ont pas pu être intégrés dans ZEB2. De toute façon, soit on réduit les projets, soit on cherche d'autres finan-

cements. La deuxième solution est plus ambitieuse pour la Suisse. Un fond alimenté en permanence, c'est exactement ça qu'il faut ! Pas de politique du « stop and go », où il faut chaque fois revoter des crédits ou sinon tout s'arrête.

Il faudrait effectivement un fond ad aeternam, du style de celui du trafic d'agglomération.

Des voix s'élèvent de partout, défendant tel ou tel tunnel ou infrastructure supplémentaire régional. Comment mettre des priorités ?

C'est un problème en politique des transports. Tout le monde est d'accord sur le principe et tout le monde veut des trains partout, mais finalement, sur le financement, on n'arrive plus à se mettre d'accord. C'est toujours politiquement correct de dire qu'on veut des transports publics, mais ce n'est qu'une façade pour certains.

Lorsqu'il s'agit de financer, ils ne veulent alors plus y consacrer le moindre sou.

BIO

Géraldine Savary a commencé sa carrière politique au Conseil communal (législatif) de Lausanne en janvier 1998. Dès 1999, elle devient présidente du PS Lausanne. En 2003, elle est élue au Conseil national. Elle est actuellement conseillère aux Etats socialiste depuis début décembre 2007.

A ce titre, elle est membre de la commission des transports et des télécommunications, mais aussi de la commission de la science, de l'éducation et de la culture et de la commission des affaires juridiques.

Licenciée en sciences politiques, âgée de 40 ans et maman de deux jeunes enfants, elle a travaillé auparavant comme journaliste à Domaine public et à l'Événement syndical. Comme elle n'a pas de permis de conduire, elle se déplace forcément beaucoup en train.

Quant à l'organisation nécessaire pour être maman et politicienne, elle qui faisait partie des toutes premières à cumuler les deux « fonctions » au sein du Parlement se réjouit que de plus en plus de jeunes femmes n'hésitent pas à concilier enfants et politique.

Hes

INTERVIEW



Géraldine Savary:
« Si le Parlement était responsable, il prendrait acte de ses erreurs. »

Ils feraient mieux d'être francs dès le départ ! Mais ça serait mauvais pour leur image...

Concernant la Caisse de pensions CFF, quelle est votre position ?

Je suis sensible aux revendications des salariés, ils n'ont pas à prendre en charge les manquements de la Confédération. Si le Parlement était responsable, il prendrait acte de ses erreurs.

» Un fond alimenté en permanence, c'est exactement ça qu'il faut ! Pas de politique du « stop and go », où il faut chaque fois revoter des crédits ou sinon tout s'arrête. «

En favorisant les retraites anticipées notamment, on a transféré les coûts des actifs en coûts liés à la retraite, cela à cause des restrictions budgétaires. Du coup maintenant c'est la Caisse de pensions qui a des soucis.

Que peut-on faire pour convaincre les parlementaires de donner les 3,4 milliards demandés ?

En matière de transports publics (de nouvelles infrastructures par exemple), la gauche peut souvent s'allier avec certains représentants

des cantons périphériques. Mais dans le cas de la Caisse de pensions, ce n'est pas la même chose. La solidarité et les intérêts sont différents. On est seuls.

La manifestation du 19 septembre peut-être avoir de l'influence ?

C'est toujours positif que le personnel montre son unité ainsi. Mais ça va être dur, c'est certain. Le 3^{ème} plan de relance venant d'être voté l'a été à l'arrachée. C'est si-

gne de l'ambiance qui règne au Parlement. Les positions se sont endurcies.

Autre actualité, mais lémanique cette fois-ci: les problèmes de la CGN. Qu'en pensez-vous ?

Les cantons concernés doivent maintenant investir. Le Canton de Vaud doit bien sûr tout faire pour sauver la CGN.

Interview: Henriette Schaffter

Jura: une rame Flirt « Gilberte de Courgenay »

Ambassadrice de charme

Les Chemins de fer fédéraux en association avec les autorités communales et la République et Cantons du Jura ont baptisé une nouvelle rame Flirt au nom de « Gilberte de Courgenay ».

Le prénom d'une illustre habitante de cette commune d'Ajoie, Gilberte Montavon, plus connue comme « Gilberte de Courgenay », est étroitement lié à la Première Guerre mondiale et à un restaurant du lieu où tant de soldats venaient là chercher le sourire d'une fille du village capable de leur répondre dans leur langue maternelle.

C'est donc tout un symbole que baptiser ce train Flirt en face même de la maison natale de Gilberte, hôtel-restaurant qui porte aujourd'hui son nom, sur un parcours

ferroviaire allant du Jura à la Suisse alémanique. L'occasion de faire voyager un nom bien connu dans toute la Suisse. Ainsi, dès le lundi 28 septembre 2009, à 11 h 11, le nom du village de Courgenay, associé à celui de la Petite Gilberte, sillonne la Suisse,

plus particulièrement la ligne S3 du RER Porrentruy-Delémont-Bâle-Olten.

Cet événement intervient à l'occasion de l'inauguration de la rue de la Gare et de 66 places de parc, dont 24 P+Rail désormais proposées à la population et à la clientèle

CFF. La gare de Courgenay a également bénéficié l'an passé d'une cure de jouvence et d'une mise aux standards des gares régionales: nouveau quai intermédiaire d'une hauteur de 55 centimètres, nouvel éclairage et nouvelles marquises.

La fin de tous ces travaux méritait bien une petite fête. Pour l'occasion, Laurent Schaffter, Ministre de l'Environnement et de l'Équipement de la République et Canton du Jura, Vincent Challet, Maire de Courgenay, et Alain Lapaire, chef de la Région CFF Immobilier, ont inauguré cette nouvelle rame sans oublier d'y associer la population locale qui reste fière de son célèbre enfant.

Cette commune dont l'accessibilité au rail est excellente, est située sur une ligne avec des relations en trains régionaux pour Olten et trains accélérés pour Bienne, et bénéficie d'une desserte de 5 h 10 à 0 h 45, 7 jours sur 7 ! Il plaît donc au ministre des transports de rappeler que l'offre en transports publics commandée par le canton du Jura a progressé de 35% entre 2004 et 2008, la clientèle ayant elle augmenté de 45%.

Jean-François Milani



Messieurs Laurent Schaffter, Vincent Challet et Alain Lapaire.

Transports publics genevois (TPG)

Les distributeurs rendront la monnaie

Dès le mois de décembre, cinq prototypes de nouveaux distributeurs de billets seront installés aux arrêts les plus fréquentés du réseau tpg.

L'installation progressive de 720 nouveaux distributeurs d'une nouvelle génération débutera dans le courant de l'année prochaine. Outre le fait qu'elles rendront la monnaie, ces machines répondront aux besoins de la clientèle dans un concept de mobilité harmonisée, pour l'intégralité du bassin franco-valdo-genevois, quel que soit le mode de transport choisi.

Appel d'offres

Au printemps 2009, les tpg ont lancé, comme le prévoient les règles en vigueur en matière de marchés publics, un appel d'offres pour

le remplacement des distributeurs posés actuellement sur leur réseau, lequel a été remporté par la société Hoefft & Wessel, basée à Hanovre. Le montant du contrat est évalué à près de 17 millions de francs, soit quelque 23 500 francs par appareil.

Les 720 nouvelles machines seront équipées d'un dispositif de rendu de monnaie et d'écrans tactiles facilitant le choix du titre de transport; les actuelles options de paiement par carte cash et cart@bonus sont conservées. Sur la totalité des distributeurs, 50 dits « haut de gamme » donneront à la clientèle la possibilité de payer par carte de crédit et de prendre des titres de transport pour des trajets situés sur le territoire franco-valdo-genevois. Dans un deuxième temps, d'ici 2012, ces appareils aux fonctionnalités les plus étendues permettront également de procéder au

renouvellement d'abonnements par l'intermédiaire de cartes à puce sans contact. Et si la majorité des appareils sera alimentée électriquement, 200 pièces fonctionneront grâce à un système énergétique de type renouvelable, une exigence particulière de la part des tpg. Finalement, les nouveaux distributeurs présenteront le grand avantage d'être évolutifs, ce qui permettra – si le besoin s'en fait sentir – de développer certaines fonctionnalités propres au modèle « haut de gamme » sur les modèles de base.

Interopérabilité: une véritable réponse à la mobilité de demain

Pour Patrice Plojoux, président du conseil d'administration des tpg, ces nouveaux distributeurs incarnent « la première étape du projet billettique 2009-2012 qui vise à lever les frontières entre opérateurs, à répondre aux

nouveaux besoins de mobilité et à faciliter l'accès aux transports publics ».

En effet, depuis plusieurs années, les tpg et la communauté tarifaire unireso améliorent constamment leur offre de transport pour les clients du bassin franco-valdo-genevois. Pourtant, une partie de la population reste peu encline à utiliser les transports publics. Comment, dès lors, séduire les automobilistes afin de favoriser le transfert modal ? Grâce à l'interopérabilité. Soit par l'intégration de différents modes de transport dans une seule et même offre, laissant le libre choix au client en fonction de ses besoins. Les tpg et leurs partenaires ont ainsi pour ambition, d'ici à 2012, de pouvoir proposer aux 900 000 habitants de l'agglomération franco-valdo-genevoise une offre de transport réellement diversifiée.

Offre personnalisée

Avec un seul et même titre de transport, il deviendra possible de déposer sa voiture à un parking, prendre un bus ou un tram puis poursuivre son trajet à vélo jusqu'à sa destination finale, quel que soit l'opérateur du mode de transport. Un concept qui permettra une véritable offre « personnalisée » sans précédent à ce jour dans le domaine du transport public.

Des centaines de milliers de francs encaissés

A relever que les TPG, grâce aux distributeurs qui ne rendent pas la monnaie, ont encaissé des centaines de milliers de francs de surpaiement l'an passé: 448 388 francs très exactement. Une manne qui, pour la deuxième année consécutive, a été presque intégralement reversée à des associations à but non lucratif.

La section VPT La Plaine du Rhône fête son centenaire

Le bilan du président Chambovey



Séverine Roulier

Philippe Chambovey, sur son lieu de travail, au dépôt des TPC à Aigle.

Samedi 24 juin, la section VPT La Plaine du Rhône fête ses 100 ans à Val-d'Illiez (VS), commune de domicile de son président Philippe Chambovey.

Philippe Chambovey, 58 ans, préside la section VPT La Plaine du Rhône depuis une quinzaine d'années. A l'occasion du centenaire de sa section, il a décidé avec son comité d'éditer une plaquette souvenir qui relate quelques faits historiques de sa section. Cette publication contient une douzaine de témoignages de membres actifs, dont celui du président de section Philippe Chambovey que nous publions ci-contre.

AC

« Dès mon entrée aux TPC, j'ai revendiqué pour l'amélioration des conditions de travail dans l'ancien dépôt AOMC de Monthey; installations vétustes, manque d'outillage, de place, d'éclairage, chauffage minimum etc., un climat digne de Germinial.

Longues négociations pour un nouveau dépôt

Pendant près d'une dizaine d'années, avec Michel Béguelin et Pierrot Monod lors des négociations de fin d'année, j'ai expliqué les difficultés du travail dans un environnement insalubre et inadapté. Finalement, le message a passé, et au début des années 90, les autorités politiques débloquent des crédits pour l'étude d'un nouveau dépôt-atelier.

Aujourd'hui, une bonne trentaine de collègues des anciens dépôts AL - ASD - AOMC - BVB utilisent les nouvelles installations de maintenance ferroviaire inaugurées en 2001 à Aigle sur le site de Châlex.

Convaincu de la nécessité de l'engagement syndical

Je ne fais pas de syndicalisme par idéalisme, mais par nécessité. Le syndicat permet de mettre nos problèmes sur la table de la direction. Grâce à l'engagement syndical et po-

litique de l'ancien président de section Pierre Monod, notamment dans la lutte contre la suppression de nos lignes AOMC et ASD, j'ai tout de suite été convaincu de la nécessité de l'engagement syndical.

Collaboration avec les secrétaires syndicaux SEV

Je ne sais pas si je suis un bon militant syndical, mais en tant que président de section, j'ai toujours essayé d'assumer ma tâche le mieux possible. Accompagné de Michel Béguelin, nous nous sommes passablement engagés dans les années 90 pour solutionner l'intégration des indemnités de résidence dans le salaire. Avec François Gatabin, après bien des péripéties avec la direction, l'accent a été mis sur l'importance et le respect du partenariat social. Ensuite c'est Deborah Balicki qui a participé aux difficiles négociations de notre première convention collective de travail. A ce propos, je crois pouvoir affirmer que par la signature de cette CCT, nous avons franchi un pas important dans les relations contractuelles avec l'entreprise.

CCT et nouvelle grille salariale

Aujourd'hui, avec notre secrétaire Olivier Barraud, nous avons fait probablement le

plus important en mettant sous toit le nouveau système salarial. L'ancienne grille des salaires, vieille de plus d'une trentaine d'années avait nettement besoin d'être adaptée aux nouvelles conditions. Le service d'exploitation et les roulements, en particulier, ont bénéficié d'augmentations salariales intéressantes. Il faut dire qu'il s'agissait d'un rattrapage par rapport aux salaires versés dans bien d'autres entreprises de transport concessionnaires. Nous avons aussi obtenu satisfactions sur un certain nombre de points importants, je citerai comme exemple, les négociations sur les facilités de transports pour les employés de la compagnie. Actuellement, ce sont les difficultés de notre caisse de pensions qui sont à l'ordre du jour. Il

n'est pas facile de trouver des solutions financièrement supportables pour assainir le défaut de couverture et maintenir tant que faire se peut, notre pouvoir d'achat. Avec mes collègues, membres de notre caisse de prévoyance, nous essayons également de sauvegarder aux mieux nos intérêts malgré les mesures d'assainissement imposées à l'entreprise par l'ASCOOP et les autorités de surveillance fédérales.

Section syndicale solide

Face aux défis que nous devons relever année après année, je constate que nous formons une section syndicale solide et je suis très heureux de pouvoir compter sur un comité fort, solidaire et motivé. »

BIO

Philippe Chambovey est né le 23 juin 1951 à Pully. Apprentissage de mécanicien à l'Ecole des Métiers de Lausanne. Marié, un fils et une fille. Domicilié à Val-d'Illiez. Travaille aux TPC depuis 1977. Président de la section La Plaine du Rhône depuis 1994. Membre du comité central VPT. Membre du Conseil de fondation ASCOOP.

A cheval sur les cantons de Vaud et du Valais, la section SEV-VPT La Plaine du Rhône compte quelque 200 membres travaillant aux Forces Motrices de l'Avançon (FMA) et aux TPC (Transports publics du Chablais). La compagnie TPC a été fondée il y a 10 ans, suite à la fusion des quatre lignes ferroviaires: Aigle-Leysin (AL), Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), Aigle-Le Sépey-Les Diablerets (ASD) et Bex-Villars-Bretaye (BVB). Les TPC gèrent également plusieurs lignes de bus. Pour leur dixième anniversaire, les TPC se sont dotés d'un nouveau logo créé par l'ECAL (photo).





« Les collaboratrices et les collaborateurs en poste doivent obtenir la possibilité d'acquérir les qualifications nouvellement requises et le temps nécessaire pour y parvenir. »

Urs Huber, responsable du team SEV Infrastructure

Infrastructure 2014

Grand chambardement. Avec suppression de postes ?

Le nouveau responsable de l'Infrastructure CFF, Philippe Gauderon, était depuis 100 jours en fonction lorsqu'il a annoncé, en avril dernier, une réorientation de sa division. Depuis lors, les projets « Infrastructure 2014 » et « Best Infrastructure Overhead » (meilleure direction) battent leur plein. Leur mise en œuvre est prévue à partir du début 2010 déjà. Le secrétaire syndical Urs Huber, responsable du team SEV Infrastructure, dit ce qu'il en pense.

contact.sev: Pourquoi le SEV attache-t-il une grande importance à la bonne connaissance des vagues de réorganisations qui pointent à l'horizon à l'Infrastructure CFF?

Urs Huber: Parce qu'un grand nombre de personnes sont concernées, soit à coup sûr les 6000 collaboratrices et collaborateurs qui ne travaillent pas à la Conduite de l'exploitation, sur un effectif total de l'Infrastructure de 9000 personnes. La menace plane sous la forme de suppressions de poste, de transferts de places de travail et de modifications des profils de poste qui, pour bon nombre de collaborateurs, soulève des questions. « Infrastructure 2014 » équivaut à une mue complète recouvrant d'innombrables projets qui impliqueraient normalement une propre réorganisation. En même temps se déroule le projet « Best Infrastructure Overhead », qui porte sur de nombreuses autres mesures destinées à réduire les coûts. Cette réorganisation aux dimensions peu communes est très complexe et trop rapide.

La mise en œuvre n'est-elle pas prévue à l'horizon 2014 ?

Il ressort du programme que la majeure partie des décisions seront prises au cours des deux prochaines années et que la phase de réalisation se situe dans la même période. Plus d'un se pose dès

lors la question de savoir ce que les années 2012 à 2014 leur réservent. Nombre de décisions très importantes pour l'avenir sont prises maintenant.

Le SEV peut-il communiquer de telles remarques à la direction du projet?

Nous sommes régulièrement tenus informés du projet au sein de la commission d'accompagnement, sans plus. Lors des trois dernières séances, il n'y avait plus guère de temps pour poser des questions ou pour faire des remarques à propos de sujets délicats, après la présentation des innombrables transparents.

Une réorganisation de l'Infrastructure est-elle vraiment nécessaire?

Le SEV est aussi d'avis que des processus et des secteurs peuvent être améliorés à l'Infrastructure. Nous avons régulièrement attiré l'attention des responsables à ce sujet, tout en mettant le doigt

« Nous revendiquons une approche plus sérieuse que précipitée! »

sur les fautes commises lors des nombreuses réorganisations entreprises ces dernières années – hélas souvent sans succès. Nous avons d'ailleurs aussi des doutes à propos de la réorganisation actuelle.

Lesquels?

J'ai déjà cité le calendrier ambitieux. Nous demandons une approche plus sérieuse que précipitée! La plupart des collaboratrices et des collaborateurs seront aussi de cet avis lorsqu'ils en sauront plus.

Philippe Gauderon veut-il trop faire à la fois?

Un remaniement complet du secteur présente des risques importants pour l'entreprise, car le réseau doit continuer à fonctionner sans heurts. L'objectif déclaré de la direction du projet est « une industrialisation et une concentration de l'entretien » et « la création d'une entreprise de construction et de production industrielle ». Cette approche ne nous convainc pas vraiment.

Et pourquoi ?

Parce que l'entretien de l'infrastructure ferroviaire n'est pas le même que celui d'une entreprise industrielle: on ne peut transporter des

l'exploitation ferroviaire. La valeur des objets cités atteint quelque 75 milliards de francs, soit dit en passant. Lorsqu'il se produit un incident aux CFF, il est question de catastrophe nationale,

« Il faut pouvoir comprendre la raison de chaque suppression de poste prévue! »

tout au moins aux yeux des passagers, des médias et des instances politiques.

Des processus clairs constituent un des objectifs de la réorganisation. Cela permet au moins de clarifier les responsabilités...

Cela est certainement positif et ça sonne bien. A l'évidence, trop peu de chiffres clés étaient disponibles jusqu'ici pour diriger le secteur. Il faut cependant considérer la complexité de l'entretien d'un réseau ferroviaire entier et l'interaction de différents facteurs. En procédant à un simple réaménagement des structures, on court le risque de créer de nouvelles interfaces.

Que revendique concrètement le SEV de la direction du projet, outre une « approche plus sérieuse que précipitée » ?

Il faut pouvoir comprendre la raison de chaque suppression de poste prévue. Il est envisagé de supprimer la totalité du second échelon de

direction au travers du projet « Infra 2014 », alors que des économies de 30 à 50 millions de francs, dont les deux tiers sur le dos du personnel, sont visées à la faveur du projet « Best Infra-

structure Overhead ». Plusieurs centaines de postes de travail sont par conséquent menacés.

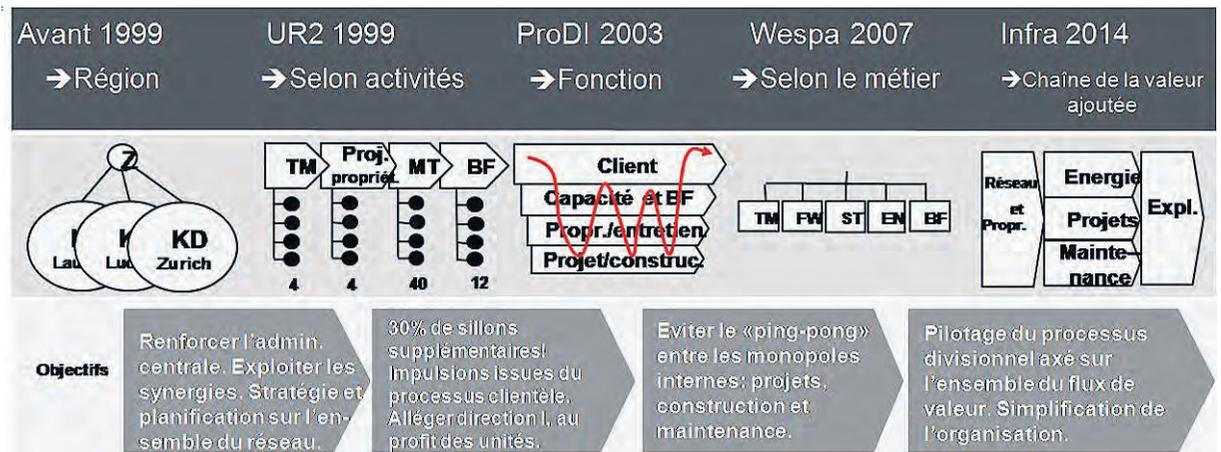
20% des 1200 postes que compte la direction devraient être supprimés. Existe-t-il effectivement un potentiel d'économie dans ce secteur ?

La situation doit être analysée en détail. Celle qui prévaut dans les rangs de la direction – que certains désignent comme « non productifs » – doit l'être aussi. Des collègues croient en effet qu'il existe un potentiel d'économie dans certains services, ce que nous n'excluons d'ailleurs pas. Mais 20%, cela nous paraît en tous les cas beaucoup.

Les CFF soulignent que « Box-Moving » permettra de déplacer des unités d'affaires entières et que la charge liée à l'encadrement du personnel y sera raisonnable.

Ce « Box-Moving » nous paraît être un simple calmant.

DOSSIER



Les réorganisations de l'infrastructure aux CFF depuis 1999: une réorganisation chasse l'autre...

Il donne l'impression à beaucoup qu'il ne va rien se passer. Mais il faut se méfier des eaux qui dorment.

Revenons aux suppressions de postes: ne sont-elles pas en contradiction avec le retard accumulé à l'infrastructure, que le patron des CFF chiffre à un milliard? Qui dit retard dit plus de travail...

Oui, nous le disons sans ambages, il y a suffisamment de travail. Il y a partout des projets d'extension et la plus forte utilisation du réseau implique davantage d'entretien. Il y a en principe du travail pour tous; la question est de savoir si le personnel se trouve au bon endroit (d'après la définition des CFF).

Que se passe-t-il lorsque des collaborateurs ne remplissent pas les conditions requises pour les nouveaux postes?

Le SEV souhaite vivement qu'ils soient pleinement intégrés dans cette réorganisation. La direction du projet détermine quelles sont les aptitudes idéales dont l'entreprise a besoin. Elle ne doit cependant pas oublier que des collaborateurs et des collaboratrices sont en poste, depuis très longtemps pour un grand nombre, et s'accrochent de leur tâche. Tous doivent obtenir la possibilité d'acquiescer les qualifications requises et le temps nécessaire pour y parvenir. Il ne serait pas acceptable que des exigences théoriques et

des diplômes externes constituent ce qu'il y a de mieux et que des connaissances acquises pendant des années n'aient plus de valeur. Il faut dire à ces messieurs qui entendent industrialiser l'entretien et inventer une nouvelle entreprise en pleine nature en définissant d'en haut des processus et en les déclarant sacro-saints: cette réorganisation doit être faite avec le personnel en place, sinon elle n'aboutira pas!

Est-il exact que de nombreux cadres quittent l'infrastructure actuellement?

De nombreux cadres quittent l'entreprise, car tout est remis en question et tous ne soutiennent pas le nouveau style de conduite. Force est de reconnaître - même si tous les départs ne sont pas

« Cette réorganisation doit être effectuée avec les personnes en poste! »

regrettés - que cet « effet Gauderon » engendre une perte de savoir-faire inquiétante. L'infrastructure CFF doit veiller au grain, car beaucoup de personnel qualifié travaille dans le secteur de l'entretien; ce personnel a de bonnes chances de trouver chaussure à son pied sur le marché et il ne va pas tout tolérer.

Cela ne devrait toutefois pas tenir à la méthode du processus

d'amélioration continue de Philippe Gauderon, puisque celle-ci vise précisément à tirer profit de l'expérience du personnel, qui est invité à dire comment il est possible d'obtenir le meilleur résultat...

Il s'agit en principe d'une bonne méthode, mais elle peut aussi servir d'exercice alibi dans la pratique lorsque les personnes interrogées sont choisies de telle façon que la décision est connue dès le départ. Faut-il interroger le nouveau chef de région ou le monteuse spécialiste X? Qui dispose de l'expérience et à quel savoir-faire est-il attaché de l'importance?

Il est chuchoté dans les chaumières que des « adeptes de la centralisation » sont à l'œuvre

« dans le projet « Infrastructure 2014 » ? »

Une sensibilité pour des postes régionaux n'est en effet guère perceptible. Raison pour laquelle ils entendent à chaque séance cette remarque de ma part: sans nécessité, il ne doit pas y avoir de coupes rases dans les régions! C'est ainsi que les travaux de planification - pour prendre cet exemple - ne doivent pas nécessairement être centralisés!

Le SEV a-t-il d'autres revendications à formuler à la direction du projet?

Elle se doit de respecter les rè-

« Sans nécessité absolue, il ne doit pas être opéré de coupes rases dans les régions! »

gles CCT en vigueur en matière de conditions de travail. Sinon de nouveaux problèmes vont surgir.

Quels problèmes?

Il est stipulé dans la CCT que le temps de travail est calculé à partir du lieu de travail. Si les régions devaient être

« La direction du projet doit tenir compte des règles CCT en vigueur en matière de conditions de travail. »

étendues, les parcours à effectuer dans le secteur d'entretien seraient plus longs. L'opération deviendrait alors plus onéreuse.

Les questions suivantes se rapportant au classement ne doivent, elles non plus, pas être sous-estimées. Des

« Les questions portant sur le classement ne sauraient être sous-estimées! »

« exercices d'envergure » sont nécessaires pour vérifier les classements et les catalogues de critères des profils professionnels lorsque les collaborateurs assument de nouvelles fonctions. Il paraît

évident que cet exercice créera à lui seul passablement de tracas. Je ne suis pas sûr que l'infrastructure

CFF est véritablement consciente des conséquences du chambardement prévu, outre l'architecture abstraite des processus. Lorsque des pertes de poste sont dans l'air, lorsque des lieux de travail sont transférés, lorsque tout à coup la phrase « Tu n'es pas l'homme de la situa-

tion! » est prononcée, lorsque tous ont de nouveaux interlocuteurs et de nouveaux chefs, lorsque tous ont besoin d'un nouveau contrat de travail et, finalement, d'un nouveau classement - alors on peut conclure que beaucoup

d'énergie aura été galvaudée dans l'exercice!

Interview: Markus Fischer

Des collaborateurs concernés par cette réorganisation s'expriment.
Lire en page 12

Des cheminots concernés par « Infrastructure 2014 » donnent leur avis

« Si M. Gauderon retient la leçon des erreurs du passé, je signe tout de suite ! »

Jean-Bernard Egger, responsable de projet à Lausanne pour les lignes de contact, craint que la nouvelle réorganisation « made in Gauderon », accentue la pression sur les collaborateurs d'Infrastructure. Malgré tout, il estime qu'une réorganisation est indispensable parce que la Division Infra est trop fragmentée.

Jean-Bernard Egger, 57 ans, travaille depuis 36 ans aux CFF. Il est responsable de projet pour les lignes de contact. Son bureau est à Lausanne, mais il est souvent sur le terrain pour préparer ou visiter des chantiers. Côté syndical, Jean-Bernard préside la section VPV Lausanne. Comme la plupart de ses collègues de la Division Infrastructure, il est vacciné contre les réorganisations. « Connaissant l'homme, c'est évident que M. Gauderon n'est pas arrivé à la tête d'Infra pour maintenir le statut quo. Ces jours-ci, la rumeur s'amplifie. La réorganisation « made in Gauderon » va arriver. On attend pour voir. Wait and see ! »

Espoir

Certes, il y a de la prudence de la part de Jean-Bernard Egger face à une énième réorganisation d'Infrastructure. Mais il y a aussi de l'espoir, des attentes. « Si M. Gauderon retient la leçon des erreurs du passé, je signe tout de suite ! » « Quelle serait l'erreur principale commise

lors des précédentes réorganisations ? « On a beaucoup trop morcelé les tâches. Cette Division Infrastructure est devenue un salami coupé en un nombre incroyable de tranches. Je dis oui à une réorganisation, mais avec des ressources suffisantes et la priorité mise sur la sécurité, la formation continue et la transmission du savoir-faire. »

Crainte

Dans les bureaux de la Division Infrastructure de Lausanne, il y a eu ces dernières années plusieurs cas de burn-out. « La dépression, ça reste un sujet tabou. C'est difficile de comprendre pourquoi un collègue en arrive là. Mais c'est certain que le stress



Jean-Bernard Egger.

professionnel à haute dose peut briser un être humain. » Jean-Bernard craint que la nouvelle réforme accentue la pression sur ses collègues d'Infrastructure. « Nous ne connaissons pas le contenu de cette restructuration. M. Gauderon voudra certainement encore augmenter la productivité. Là, il ne faudra pas qu'il tende trop sur la corde. Elle est déjà bien tendue. Et chez certains, la corde a déjà pété ! » **AC**

« IL MANQUE CRUELLEMENT DES RESSOURCES »

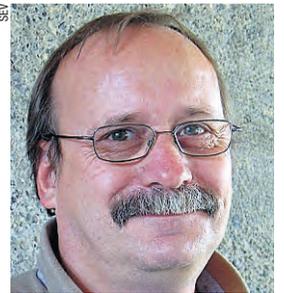
Alfred* (prénom d'emprunt) travaille dans le secteur de la maintenance des installations électriques de sécurité. Il a un sentiment nettement moins positif que Jean-Bernard Egger face à la réorganisation annoncée par M. Gauderon. « Notre directeur n'aura pas les moyens

de sa politique. A la Division Infrastructure, il manque cruellement des ressources financières et humaines. Cela fait cinq ans que nous tirons la sonnette d'alarme. Nous avons pris un retard considérable dans la maintenance et le renouvellement des installations de

sécurité et d'automatisation du trafic ferroviaire. Nous allons au-devant de problèmes aigus. Je crains que M. Gauderon soit tenté par des solutions simplistes, des permutations de cadres et notamment l'externalisation ou la sous-traitance de certaines tâches. » **AC**

« LES RÉORGANISATIONS NOUS MINENT ! »

« A l'Infrastructure, depuis 1999 une réorganisation chasse l'autre et c'est un fardeau pour le personnel », dit Ernst Küng, chef de projet d'exécution Voie ferrée à l'UB-Oiten et co-président central de la sous-fédération SEV BAU. Car les organigrammes et les processus changent avec chaque restructuration, ce qui chamboule aussi le réseau de relations des collaborateurs et collaboratrices.



La réorganisation « Wespa » est à peine plus ou moins achevée et le remaniement profond et complexe du classement des postes sous toit que tout est de nouveau chamboulé... « On parle d'industrialisation depuis 1999 ! » poursuit Ernst Küng. Mais les structures n'en sont guère devenues moins compliquées. Il manifeste donc quelque scepticisme sur la possibilité qu'« Infrastructure 2014 » puisse résoudre les plus grands problèmes de cette unité. Il voit ces problèmes dans les conditions-cadre: « Personne ne veut payer davantage pour l'entretien bien que nous devions en faire plus car la capacité du réseau est toujours plus exploitée. C'est à cause de cela que nous avons un besoin de rattrapage d'un milliard. » De plus, les intervalles pour l'entretien diminuent sans cesse. « L'année prochaine, nous ne disposerons que de trop peu de nuits et de week-ends pour faire les travaux nécessaires ! » Ernst Küng trouve aussi problématique qu'il y ait toujours moins de collaborateurs et de chefs aux CFF qui aient une vraie et longue expérience pratique des travaux et de l'entretien. Il y a aussi à faire dans la formation. Il ne trouve pas faux qu'on doive réduire un overhead que des chefs précédents avaient enflé mais il se demande: « Qui en paiera la note ? Partout où ce sera possible, les collaborateurs du bas de l'échelle qui ne peuvent pas se défendre: les secrétaires, les gens qui n'ont pas de chef ? » **Fi**

« LE PERSONNEL A BESOIN DE PERSPECTIVES »

René Zedi dirige le domaine qualité et sécurité chez Bau et Logistique à Lucerne. Il préside la section VPV de Lucerne. Il fait partie de la commission d'accompagnement de la future réorganisation. Pour lui, cette réorganisation est une chance à saisir, ne serait-ce que pour corriger les erreurs de la précédente réorganisation de 2007 nommée



Wespa. Réorganisation qui avait vu la création d'un niveau hiérarchique supplémentaire et la séparation des domaines des installations de sécurité et d'automatisation du trafic. Domaines qui devraient à son avis être à nouveau réunis. Par contre, il craint que le tempo de la réorganisation soit trop rapide. Jusqu'à présent, la commission d'accompagnement de la réorganisation n'a pas eu grand chose à dire, si ce n'est d'écouter les informations distillées par les top managers des CFF. René Zedi craint que cette nouvelle réforme fasse passer les aspects humains au second rang via, par exemple, des centralisations régionales excessives. Il sent ses collègues inquiets dans l'attente de connaître le nom de leur nouveau chef et de savoir où ils devront aller travailler, voire s'ils auront encore du travail. « Le personnel a besoin de perspectives » conclut René Zedi. **Fi**

SEV

20-21 octobre Unia Egghölzli Berne	■ Conférence CCT CFF et CFF Cargo	Le mardi 20 sera consacré à une instruction à l'intention des délégués CCT. Le mercredi 21 portera sur la définition des objectifs des négociations.
21 novembre Hôtel Arte Olten	■ Commission Migration Journée des migrants	Tous les membres SEV - ainsi que les non-membres - intéressés par la situation des migrants sont cordialement invités à cette journée. migration@sev-online.ch
25 novembre Hôtel Bern Berne	■ Comité fédératif Séance d'automne	Les documents seront envoyés directement aux délégués quelques jours avant la séance.

Sous-fédérations

5 novembre 9h45 Grolley Auberge de la Gare	■ ZPV Assemblée régionale ZPV Ouest	Les points forts de cette assemblée seront les thèmes syndicaux des agents de trains et le travail de la CoPe. Giorgio Tuti, président SEV et Andreas Menet, président central ZPV nous informeront des actualités. Les collègues pensionnés ainsi que les collègues en formation sont également cordialement invités. Dès 09h15 un café et croissant vous sera offert par la section ZPV Fribourg. Je vous prie de vous inscrire auprès de votre section ZPV ou auprès du président de la section organisatrice ZPV-Fribourg Daniel Mollard Tel 026 436 50 17 ou par email damollard@bluewin.ch en respectant la date limite du 25 octobre 2009. <i>Votre coordinateur ZPV Ouest Pascal Fiscalini</i>
14 novembre 9h45 Epalinges Salle de spectacles	■ VPT Assemblée romande VPT	Toutes et tous les collègues des sections romandes VPT sont cordialement invités à participer à cette journée. Inscrivez-vous sans tarder auprès de vos comités de sections. <i>VPT #</i>

Sections

29 octobre de 16h à 20h	■ VPT tl Cave GESTL	Nous vous attendons nombreux ainsi que vos amis lors de notre prochaine ouverture de la cave du jeudi 29 octobre. Nous vous servirons le verre de l'amitié que nous nous réjouissons de partager avec vous. Nous vous proposons de profiter des actions suivantes: Humagne rouge (Cordonier): Fr. 12.50 au lieu de Fr. 16.-; Humagne rouge 5/10: Fr. 11.- au lieu de Fr. 14.50; Malvoisie (Cordonier): Fr. 12.50 au lieu de Fr. 14.30; Yvorne Près-Roc (Obrist): Fr. 14.-; Yvorne Près-Roc 5/10: Fr. 9.50. <i>Votre comité GESTL</i>
-----------------------------------	--------------------------------------	---

Sections

11 novembre 17h Lausanne Buffet de la Gare Salle des Vignerons	■ VPV Lausanne Assemblée générale d'automne	Le comité vous invite à participer nombreux à cette assemblée.
13 novembre 17h45 Neuchâtel Hôtel Alpes et Lac	■ SBV Région Arc Jurassien Assemblée générale d'automne	Giorgio Tuti, notre président SEV, sera notre invité. Après l'assemblée, notre section vous offrira le repas. Les convocations avec l'ordre du jour sont affichées dans les locaux de service. Prière de vous inscrire d'ici le 9 novembre. Les propositions que vous souhaitez soumettre à l'assemblée, sont à faire parvenir par écrit d'ici le 9 novembre. Pour les propositions et les inscriptions au repas, contactez Marco Helfenfinger, Beundenweg 25, 3263 Bütigen, marco.helfenfinger@sbv-online.ch, 032 385 13 12.
14 novembre 9h45 Epalinges Salle des Spectacles	■ VPT-GATU-TL Assemblée sections romandes VPT 2009	Cette année notre section organise l'assemblée romande VPT 2009 qui se déroulera le samedi 14 novembre dès 9h45 à la Salle des Spectacles d'Epalinges. Les collègues de la section qui souhaitent y participer sont priés de s'inscrire auprès du président Johan Pain par courrier à la case postale 250, 1000 Lausanne 10 ou par e-mail à: gatuch@sunrise.ch Dernier délai: le 30 octobre. Appel aux volontaires: Notre section recherche des collègues actifs et pensionnés pour nous aider dans l'organisation et la réussite de cette assemblée. Pour vous inscrire, veuillez contacter Franck Kurmann: frkurmann@tvmail.ch tél. 076/370 19 60
14 novembre 9h45 Epalinges Salle des Spectacles	■ VPT La Léman Assemblée sections romandes VPT 2009	Chers collègues actifs et retraités, pour vous inscrire à cette assemblée, veuillez vous adresser auprès du président Patrick Schaffner au 079/ 471 73 50. Dernier délai le 25 octobre.
17 novembre 14h30 Lausanne Buffet de la Gare Salle des Vignerons	■ LPV Vaud et Bas-Valais Assemblée générale d'automne	Vous êtes cordialement invités à participer à l'assemblée générale d'automne avec un invité de marque, notre président du SEV Giorgio Tuti, qui répondra à vos questions (caisse de pension, négociations salariales, Vision 2010, future CCT, etc.). Cette invitation s'adresse à tous les mécaniciens qui soient syndiqués ou non syndiqués. Nous comptons grandement sur votre participation. Réservez donc cette date dans vos agendas!

Pensionnés

15 octobre 14h30 Genève UOG Place des Grottes 3	■ PV Genève Assemblée de section	Patrick Rouvinez sera notre orateur du jour (SEV Assurances et actualités syndicales). Après la « manif » de Berne, et, au passage du pont de la Lorraine « merci aux mecs pour la sono du siflet », votre comité de section vous attend pour un après-midi plus calme à « notre » salle de l'UOG. <i>Bob</i>
--	--	--

Pensionnés

20 octobre
Favargny
Auberge du
Lion d'Or

■ **Association des retraités TL et LO Lausanne**
Dîner chasse

Pour le prix de Fr. 95.- avec le car et de Fr. 75.- sans le car, vous pouvez choisir entre deux menus. Menu A: délice de potiron; médaillons de cerf St-Hubert; spätzlis au beurre; garniture de chasse; légumes saison; chaud-froid des bois, glace vanille, crème de Gruyère; café. Menu B: délice de potiron; rosette de filet de bœuf voronoff; panier légumes, pommes dauphines; chaud-froid des bois, glace vanille, crème de Gruyère; café.

Si l'envie est là, les membres ou amis que cela intéresse peuvent s'inscrire auprès du président Roland Bergmann, tél. 021 634 89 51 ou 079 666 48 04. Le départ est fixé à 09 h 00 au Parc Vélodrome.

Les membres de l'association reçoivent automatiquement une invitation.

Le comité

21 octobre
14h
Glovelier
Café de la
Poste

■ **PV Jura**
Assemblée d'automne

Cette séance débutera à 14h 00 par un exposé d'un avocat-notaire, qui nous parlera des droits de succession – propriétaire – usufruit – dernières volontés – remise de ses biens avant d'entrer dans un EMS, etc. et répondra à vos questions. Ensuite la chorale, puis l'ordre du jour statutaire.

Une collation clôturera cette assemblée.

Vu l'invité du jour, le comité vous attend nombreux à cette assemblée.

*Le secrétaire:
Oscar Schaub*

27 octobre
14 h 00
Biemme
Restaurant
Olympia

■ **Amicale des pensionnés du Jura et de Biemme Romande**
Sortie

Nous vous attendons nombreux à cette sortie.

Veillez vous annoncer auprès de Jacques Rüfenacht au **076 210 11 09 uniquement** jusqu'au samedi 24 octobre.

A bientôt.

Votre dévoué serveur: Jacques

28 octobre
14 h 00
Lausanne
Buffet de la
Gare
Salle des
Cantons

■ **PV Vaud**
Assemblée d'automne

Chères et chers collègues,

Vous êtes cordialement invités à participer à notre assemblée d'automne qui aura lieu le mercredi 28 octobre à 14 h à la Salle des Cantons du Buffet de la Gare de Lausanne. Après une ouverture en musique et une partie statutaire, nous aurons le plaisir de remettre la médaille d'or du SEV aux membres quarantennaires et, en deuxième partie, nous recevrons le nouveau président du SEV Giorgio Tuti qui viendra nous entretenir des tractations de la Caisse de pensions CFF et de la nouvelle orientation prise par le SEV. Venez nombreux soutenir votre comité.

Le comité

12 novembre
10h 30
Martigny
Salle
Communale

■ **PV Valais**
Assemblée d'automne

Notre assemblée d'automne se déroulera le jeudi 12 novembre, à 10h 30, dans la Salle Communale à Martigny. Ouverture de la caisse dès 10h 00 pour l'encaissement du prix de l'Agenda SEV 2010 (15 fr., veuillez préparer la monnaie). A part les points de l'ordre du jour statutaires, notre oratrice du jour, Mme Marie-Anne Sarasin, fondatrice et responsable du Centre de Jour « Les Acacias », Accueil pour personnes souffrant de la maladie d'Alzheimer ou d'affections similaires, nous apportera quelques informations sur le développement de cette méchante maladie et de l'encadrement à apporter aux personnes atteintes. Notre collègue et ami, Patrick Rouvinez, assurera la traduction simultanée F/A. et nous informera sur les actualités au SEV, ainsi que sur les dernières nouveautés chez SEV-Assurances. On atteint la Salle Communale via la place Centrale en 15 minutes à pied de la gare de Martigny. Avec le CarPostal pour Martigny-Croix, départ de la gare à 9h 53, arrivée à la place centrale à 9h 55, puis 3 minutes à pied. Des membres du comité se trouveront à la gare de Martigny et vous accompagneront.

Après l'assemblée, l'apéritif sera offert par la Commune de Martigny, suivra le repas de midi en commun. « Menu de chasse, préparé par notre traiteur Hilaire Pierroz. » La participation personnelle s'élève à 25.- fr. pour le repas, un quart de litre de vin, l'eau minérale et le café crème.

Faites-vous accompagner par vos compagnes ou vos compagnons, qui sont comme toujours, cordialement les bienvenu(e)s. Le comité espère une belle participation.

*Au nom du comité:
Frédéric Imhof*

Journée des cadres CFF

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

mercredi 11 novembre
de 16 h 30 à 18 h 30 à Bâle
au Restaurant Bundesbahn, Hochstrasse 59

Thème:

La CCT est-elle contre les cadres?

Prendront position sur ce thème:

Eveline Mürner

responsable de la politique du personnel CFF

Barbara Spalinger

vice-présidente SEV

Nous nous réjouissons de pouvoir compter sur une nombreuse participation.

Organisation: SEV, VPV, SBV, BAU

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, 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
Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

Annonces: Kretz AG,
General Wille-Strasse 147,
8706 Feldmeilen,
téléphone 044 925 50 60,
fax 044 925 50 77,
kontakt.annoncen@kretzag.ch,
www.kretzag.ch

Pré-presse: AZ Medien, Aarau;
www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 29 octobre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 22 octobre à 10h.

DÉCÈS

Rudolf Aeschbacher, contrôleur de matériel roulant pensionné, Biel-Bienne, décédé le 19 septembre dans sa 80^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Joseph Bays, chef de groupe pensionné, Yverdon-les Bains, décédé le 6 octobre dans sa 80^e année. Membre PV Vaud.

Gustave Bezinge, chef de service d'exploitation pensionné, Pully, décédé le 30 septembre dans sa 85^e année. Membre PV Vaud.

Suzanne Décombaz, veuve, Palésieux, décédée le 28 septembre dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Gilbert Devaud, fonctionnaire de dépôt pensionné, Romanel-sur-Lausanne, décédé le 4 octobre dans sa 90^e année. Membre PV Vaud.

Jean-Pierre Paget, fonctionnaire spécialiste pensionné, Renens, décédé le 29 septembre dans sa 75^e année. Membre PV Vaud.

Marie Rossier, veuve de Roger, Hergiswil (NW), décédée le 27 septembre dans sa 89^e année. Membre PV Vaud.

Hans Schneider, mécanicien de locomotive pensionné, Biel-Bienne, décédé le 27 septembre dans sa 92^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Assemblée des sections romandes VPT

Samedi 14 novembre dès 9 h 45
Salle des Spectacles **Epalinges**

La table ronde qui suivra l'assemblée sera animée par **Laurent Bonnard** (anc. journaliste de la RSR)

« Développement des transports publics et la sous-traitance »

Intervenants:

François Marthaler, conseiller d'Etat vaudois
Roger Nordmann, conseiller national
Michel Joye, directeur des tl
Yvan Tardy, syndic d'Epalinges
Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV

Cette table ronde sera suivie vers 12h15 par un apéritif puis repas en commun à 13h.

Attention, le délai d'inscription pour les sections est fixé au **30 octobre** auprès du coordinateur Franck Kurmann:
frkurmann@tvtdmail.ch. – tél. 076 370 19 60

Organisation: section sev-vpt-gatu-tl

PV Biel-Bienne

Décès de H. Tschäppät

78 membres se sont retrouvés le 17 septembre 2009 au Restaurant Romand à Bienne pour notre assemblée d'automne. Les points de l'ordre du jour furent rapidement réglés. Le président et le vice-président prendront part à l'assemblée des délégués PV à Brencino. Au 1^{er} août 09, notre section comptait encore 836 membres. Du 30 sept. 08 au 1^{er} août 09, son effectif a diminué de 35 personnes. Entre avril 2009 et le 15 sept. 2009, 23 membres sont décédés. Hans Tschäppät, très longtemps directeur et membre d'hon-

neur du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés est décédé dans sa 91^{ème} année. Le chœur a chanté deux chants en l'honneur des disparus.

Jürg Hurni, secrétaire SEV, a renseigné les membres présents sur la grande manifestation du 19 septembre à Berne.

Pour terminer, Samuel Bürki remercie le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés et peut clore l'assemblée à 16h30.

Ruedi Flückiger,
trad. J.-C. Amiet

PV Neuchâtel

Sortie d'automne

Mercredi 23 septembre, 43 personnes se sont retrouvées à la buvette du FC La Sagne pour notre sortie d'automne. Mis en appétit par l'apéro qui fut servi au soleil, nous sommes passés à table où une excellente soupe aux pois fut appréciés par tous. Bravo au cuisinier J.-P. Chopard. Il y eut quelques difficultés momentanées à cause

d'un gril «récalcitrant» qui refusait de cuire nos diverses grillades.

Après les discussions diverses et parties de cartes meublèrent l'après-midi jusqu'à l'heure du retour. Encore un grand merci au tenancier de la buvette pour son accueil chaleureux.

Le secrétaire:
Michel Quartier

www.sev-online.ch

SERV RAIL

**Transcantabrico Des voyages en train
Transcanada et autres...
Transsibérien**

www.servrail.ch

Téléphone 031 311 89 51

La Rioja et le train «El Transcantabrico»

22 au 30 avril 2010 (9 jours)

Prix forfaitaire: CHF 3930.–

Explorez en train la région de Rioja et les merveilles de la verte Espagne! TGV pour Paris, puis San Sebastian. Dégustations de vin en Rioja. Voyage en train historique «El Transcantabrico»

le long de la côte nord-ouest de l'Espagne. Ce convoi nostalgique fait fonction d'hôtel itinérant. Des hauts-lieux historiques et gastronomiques vous attendent!

P R O G R A M M E

1^{er} jour: Schweiz – San Sebastian

Voyage en TGV dès Bâle ou Lausanne via Paris à Hendaye. Transfert à l'hôtel à San Sebastian.

2^e jour: San Sebastian – Logroño

Vous visiterez San Sebastian située dans la célèbre baie de La Concha. Voyage en car jusqu'à Logroño. Visite d'une cave et dégustation. Dîner dans un restaurant typique.

3^e jour: La Rioja

Excursion à Briones. Visite du musée du vin et de son cave avec dégustation. Retour à Logroño, capitale de la Rioja, et visite de la vieille ville.

4^e jour:

Logroño – Santiago de Compostela

Voyage en car jusqu'à Burgos. Brève visite de la vieille ville et de la cathédrale. Voyage en train pour traverser le haut plateau espagnol. Arrivée à Santiago dans la soirée et transfert à l'hôtel.

5^e jour: Santiago - Ribadeo

Vers midi, début du programme «Transcantabrico» avec visite de la ville et de la cathédrale. Voyage en car pour El Ferrol. C'est à cet endroit que votre hôtel itinérant vous attend. Le train vous conduira de long des Rias Altas à Ribadeo.

6^e jour: Ribadeo - Gijón

Votre train-hôtel vous conduit à Luarca, village de pêcheur. Après la visite, poursuite du voyage à destination de Oviedo. Visite de l'imposante vieille ville. Le train poursuit son parcours pour rejoindre Gijón.

7^e jour: Gijón - Santander

Le train vous mène à Cabezon. Vous visiterez la petite ville historique de Santillana et le musée de Altamira. Poursuite du voyage pour Santander et visite de la ville.

8^e jour: Santander - Bilbao

Le «Transcantabrico» vous conduit à Bilbao. Visite de la vieille ville et du musée Guggenheim.

9^e jour: Bilbao - Schweiz

Transfert en car à Hendaye. Voyage en trains TGV jusqu'à Bâle ou Lausanne via Paris.

OPTION: VOYAGE EN AVION

1^{er} jour: Zürich – San Sebastian

Vol de ligne via Madrid jusqu'à Bilbao. Transfert à l'hôtel à San Sebastian. Continuation du voyage selon le programme valable dès le 2^e jour.

9^e jour: Bilbao - Zürich

Vers midi, transfert à l'aéroport. Vol de ligne opéré par IBERIA, via Madrid. Arrivée à Zurich vers le soir.

 GARANTIE DE VOYAGE



Inscription La Rioja et le train «El Transcantabrico»

22 au 30 avril 2010 (9 jours)

- Chambre individuelle à l'hôtel désirée, supplément CHF 290.–
- Suite individuelle au Transcantabrico désirée, supplément CHF 590.–
- Voyage en avion désiré, supplément CHF 300.–
- Voyage en TGV 1^{ère} classe désiré, supplément CHF 160.–
- Voyage avec carte de réduction FIP, rabais CHF 170.–
- 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 P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

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

Envoyer à: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous www.servrail.ch
Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Compris: Croisière ferroviaire «Transcantabrico» (4 jours / 3 nuits) dans des suites avec un lit français • Tous les repas durant le voyage «Transcantabrico» dans la voiture-restaurant ou dans des restaurants, vin, café et liqueurs sont compris • Guide du train «Transcantabrico» parlant français • Voyage en train Bâle ou Lausanne – Hendaye et retour ainsi que Burgos – Santiago • 5 nuitées dans des chambres à deux lits, avec petit déjeuner, dans des hôtels**** • 5 repas principaux dans des restaurants ou dans le train • Toutes les excursions, visites, entrées et transferts • Guides locaux lors des visites • Accompagnement SERV RAIL

Non compris: Supplément option voyage en avion: CHF 300.– • Supplément voyage en TGV 1^{ère} classe: CHF 160.– • Supplément chambre individuelle à l'hôtel: CHF 290.– • Supplément suite individuelle dans le «Transcantabrico»: CHF 590.– • Assurance annulation et SOS (assurance annuelle): CHF 99.– pour une personne, CHF 169.– pour un couple
Réduction: avec carte de réduction FIP CHF 170.–

Angle droit

Obligation de renseigner et droit de garder le silence

L'équipe de la protection juridique SEV est sans cesse confrontée aux questions suivantes: jusqu'à quel point doit-on renseigner son employeur? Et jusqu'où celui-ci a-t-il le droit de poser des questions?

L'employé se trouve dans un certain rapport de dépendance découlant du contrat de travail et a besoin dès lors d'une protection particulière de ses données. Les dispositions légales se trouvent dans la Loi sur la protection de données, dans le Code des obligations et dans la CCT respective.

En principe un employeur n'a le droit de recueillir des données – et donc de poser des questions – que pour ce qui concerne les aptitudes de l'employé liées à son poste de travail ou qui lui sont nécessaires pour remplir son contrat de travail. Les données fournies sur sa propre personne, sa formation, ses employeurs précédents, les examens réussis, l'expérience acquise doivent être conformes à la vérité. Les questions sur l'appartenance religieuse, l'orientation politique ou sexuelle, les loisirs, etc., ne sont pas autorisées et on ne doit pas non plus y répondre.

Il n'en est pas tout à fait de même des questions sur

l'état de santé. Il n'y a pas besoin de déclarer tout ce qui n'a aucune influence sur la capacité de travail (par ex. d'anciennes lésions sans séquelles). Les allergies, les troubles de santé et les comportements addictifs qui ont des conséquences sur le travail doivent par contre être déclarés de manière fidèle à la vérité. Il en va de même en ce qui concerne les problèmes de dos pour des travailleurs de force, les allergies aux produits de nettoyage pour les nettoyeurs ou les problèmes de toxicomanie pour les fonctions de sécurité. La grossesse est traitée par analogie. Une travailleuse de force doit la déclarer mais pas une collaboratrice dans un poste administratif (elle le fera seulement lorsqu'il sera question du congé maternité ou des allocations pour enfant).

Maladies et des accidents

L'obligation de renseigner dans le cas d'un accident

ou d'une absence de longue durée pour maladie constitue une spécialité. Le collaborateur doit en principe présenter à l'employeur un certificat médical précisant la durée de l'absence et le pourcentage d'incapacité de travail. Il n'y a par contre aucune obligation de donner connaissance du diagnostic. Une procuration qui permet à l'employeur de prendre contact avec le médecin traitant ne peut porter que sur des entretiens au sujet de la capacité de travail, de la durée de l'absence et des restrictions à attendre par rapport à l'activité actuelle. Ils ne peuvent porter sur des maladies antérieures ou d'autres maladies qui ne restreignent pas la capacité de travail. La procuration peut être révoquée en tout temps. Cela vaut aussi pour les procurations permettant à l'employeur de prendre contact avec la Suva ou l'assurance-invalidité. D'un autre côté, les collaborateurs et collaboratrices sont

tenus de déclarer de manière conforme à la vérité les problèmes de santé qui restreignent leur capacité de travail mais toujours sans informer sur le diagnostic.

Le droit de consultation et de rectification

Les collaborateurs et collaboratrices ont en tout temps le droit de consulter les données que leur employeur détient sur eux. Si leur dossier personnel contient des erreurs matérielles, par ex. une date de naissance erronée, des données inexacts sur la durée d'une maladie, etc., une rectification peut être exigée. Il va de soi que l'employeur n'a pas le droit de divulguer les données de ses collaborateurs à des tiers et qu'il ne peut en faire usage que conformément à leur finalité et seulement pour la durée des rapports de travail.

L'équipe de la protection juridique

SEV Assurances élargit sa gamme de prestations

Des conseillers financiers avisés

Outre la prévoyance vieillesse, notre compagnie SEV Assurances s'est spécialisée dans le domaine de la planification financière. Un nouveau service déjà très apprécié par les membres SEV.

Vincent Di Blasi et Mauro Gatti travaillent depuis plusieurs années à SEV Assurances. Ils sont donc empreints de cette philosophie qui fait le succès de SEV Assurances: être au service de vous, membres SEV, pour vous offrir les meilleures solutions possibles pour votre prévoyance vieillesse. Depuis quelques mois, Vincent et Mauro – après

avoir suivi une formation poussée – sont à même de dispenser des conseils avisés également dans le domaine de votre planification financière.

Large palette

Les conseils de Vincent et Mauro ne se limitent pas à faire fructifier le mieux possible ce que vous possédez dans votre bas de laine. Nos deux financiers sont très à l'aise dans les domaines des assurances personnes et choses, de l'immobilier, de la fiscalité et des successions. Dans tous ces domaines, ils collaborent avec un réseau de spécialistes.

Un seul partenaire

L'énorme avantage de vous adresser à SEV Assurances pour demander conseil dans la gestion de vos biens, c'est que vous aurez en Vincent ou Mauro qu'un seul partenaire qui vous accompagnera lors de vos démarches auprès des banquiers, fiduciaires, assureurs, notaires ou autres institutions spécialisées.



Vincent Di Blasi et Mauro Gatti.

Qu'est-ce que cela vous coûtera de faire établir par SEV Assurances votre planification financière complète? Alors, tenez-vous bien: si vous contractez une police d'assurance ou de rente viagère, la planification vous

coûtera zéro centime. Si, par contre, vous ne souscrivez pas une police, SEV Assurances vous facturera entre 60 francs et 100 francs la planification même de dossiers très complexes. Qui dit mieux?

Alberto Cherubini

SIÈGE À BÂLE, FILIALE À LAUSANNE

SEV Assurances est une coopérative dont le but est de redistribuer les gains à ses affiliés. Elle compte 13 employés professionnels et une vingtaine de conseillers régionaux actifs dans toute la Suisse. Elle est dirigée par Erwin Schwarb, de son siège principal à Bâle où travaille également Mauro Gatti. Quant à Vincent Di Blasi, il travaille à la filiale de Lausanne qui est dirigée par **Patrick Rouvinez**.



SEV Assurances
Filiale de Lausanne
Rue Saint-Martin 36
1005 Lausanne
Tél. 021 321 42 42
info@sevass-ls.ch

Un membre SEV présente un attrait de sa région

Une croisière sur le Rhône

A Genève, il n'y a pas que le jet d'eau et le salon de l'auto ! Je vous emmène à la découverte d'une Genève trop peu connue. En arrivant à Cornavin, dirigez-vous vers le Rhône et vers le quai des Moulins, juste après le pont de l'Île. Le bus 5 vous y dépose en quelques minutes, arrêt place Bel-Air.

Le bateau du Rhône et son pilote vous y attendent. Vous avez trouvé les dates et horaires sur www.swiss-boat.com ou par tél. au 022 732 47 47; il est prudent de réserver. La pleine saison va de juin à septembre. Prenez un billet simple course jusqu'à Peney.

A peine la navigation commencée, vous passez une écluse en pleine ville ! L'aventure se poursuit dans un cadre de verdure incroyable et le pilote va

vous raconter plein d'anecdotes tout au long de la descente du Rhône. Arrivés au barrage de Verbois, courte halte pour faire quelques pas sur l'ouvrage puis vous embarquez à nouveau et quittez le bateau à Peney.

Commence alors une jolie balade à pied d'env. 40 minutes en remontant le Nant d'Avril, joli ruisseau qui serpente sous les arbres. Suivez le sentier le long de l'eau, ombragé et très facile. Au bout d'une petite demi-

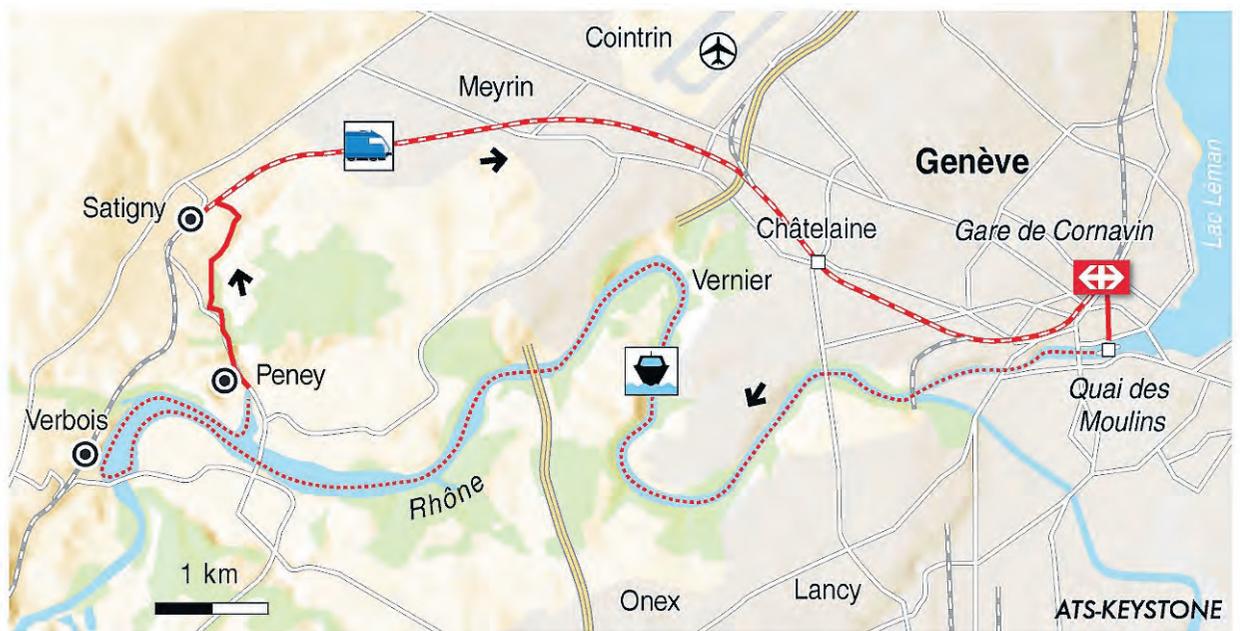
heure, n'empruntez pas le pont qui retransverse le ruisseau mais tournez à gauche tout de suite après, une petite descente puis quelques marches d'escalier vous amènent au milieu des champs, plus très loin de la gare de Satigny

que vous atteignez en passant sous les voies. Retour à Genève-Cornavin par le Rhône Express, un Flirt ou une Bem550 vous ramèneront à bon port. Vous direz: je n'imaginais pas que j'étais à Genève !

Serge Anet



Serge Anet.



PELLET PIOCHE: RÉORGANISATION À TOUTE ALLURE ANNONCÉE À L'INFRASTRUCTURE



Dessin Alain Pellet, Ollon (VD).

IL Y A 50 ANS

La voix des femmes organisées

Le nombre de femmes travaillant dans le commerce et l'administration croît sans cesse. Aussi attendent-elles que leurs conditions d'emploi soient fixées équitablement. La réalisation immédiate du postulat « A travail équivalent, salaire égal » en est la première condition. L'appel des employées de commerce et de bureau à une plus grande justice sociale ne peut plus demeurer lettre morte. L'accès aux situations supérieures dans la profession devra être ouvert aux employées dans une plus large mesure que par le passé. Les sociétaires féminines de la Société suisse des employés de commerce appuient les revendications relatives à la réduction de la durée du travail et à l'introduction de la semaine de cinq jours.

Le Cheminot, vendredi 16 octobre 1959.

Notre syndicat récolte le fruit de ses activités

Le recul se stabilise

Un syndicat actif et un recrutement des membres renforcé: cette année, l'évolution de l'effectif des membres est plutôt réjouissante.

L'optimisme est encore contenu mais Giorgio Tuti, président SEV ne peut retenir un sourire. Après des années de recul, l'évolution de l'effectif des membres du SEV a amorcé un léger changement de cap. En effet, si on enregistre toujours un recul des membres, celui-ci est clairement plus faible.

Syndicat fort

Giorgio Tuti voit deux raisons à cela: « Nous avons prouvé que nous sommes un syndicat fort et progressiste et avons nous-mêmes aussi ap-

pris que nous devons plus nous investir pour gagner de nouveaux membres. »

Le nouveau projet « Recruter et organiser » montre ses premiers effets. Le contact entre la centrale et la base a été renforcé, ce qui est très apprécié des membres.

Cours appréciés

Jérôme Hayoz, responsable du recrutement et de la formation au SEV, constate que les cours sur l'organisation syndicale sont particulièrement appréciés et qu'à long terme ils auront des répercussions sur le recrutement des membres. « Nous avons trop longtemps cru que le recrutement des membres à la place de travail allait de soi. Nous constatons aujourd'hui que c'est justement ces gens qui apprécient beaucoup d'être soutenus. »

Certaines organisations internes du SEV ont pris diverses initiatives en vue de recruter des membres. Par exemple, la sous-fédération SBV a créé un poste à temps partiel uniquement voué au recrutement et SEV-GATA a fait de même pour le personnel au sol du transport aérien.

A moyen terme, le projet « Tourisme » lui aussi est orienté vers le recrutement. Là comme partout ailleurs, le SEV se mesure à ses prestations car c'est seulement lorsque les membres y voient une contre-valeur qu'ils restent fidèles. Pour les uns, c'est la solidarité qui compte, pour les autres, la collégialité ou encore les prestations telles l'assistance judiciaire professionnelle ou le journal syndical.

Peter Moor

L'action de recrutement se poursuit

Une montre SEV!

Nous avons encore quelques montres à offrir. Il est donc maintenant particulièrement attrayant de recruter un nouveau membre pour le SEV.



La montre exclusive du SEV en guise de remerciement pour les recruteurs de nouveaux membres.

L'union fait la force. Les membres SEV viennent de le démontrer en participant en grand nombre sur la Place fédérale à la manifestation contre l'arnaque envers les caisses de pensions. Chaque membre SEV peut contribuer à ce que nous soyions encore plus forts en recrutant de nouveaux membres.

Jamais encore il n'a valu autant la peine de devenir soi-même recruteur. En effet, en lieu et place de la prime habituelle, c'est une montre SEV exclusive d'une valeur

de 250 francs qui récompensera les prochains recruteurs. Pour y avoir droit, un seul moyen: recruter un membre pour le SEV et recevoir en cadeau une montre SEV originale.

pmo

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV! Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

**plus un syndicat a de membres, plus il est fort!
Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!**



- J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.
- Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

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

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).
Nous prendrons contact avec toi ! Merci de ton intérêt ! D'autres questions ? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

Veux-tu recevoir ton propre contact.sev ?

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

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

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

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

**Ce prix du recrutement est pour toi:
montre exclusive SEV d'une valeur de 250 francs**
(une montre par membre qui recrute un nouveau membre)

Visite chez Gian Meyer, responsable de l'exploitation du RhB à Scuol

Un chef de gare provisoirement sans gare

La gare de Scuol en juillet dernier: sans rails, sans lignes de contact, dans le bâtiment à gauche, on voit le nouveau sous-sol pour les installations de sécurité. Entre-temps, de nouveaux rails ont été posés et le nouveau quai a été rallongé et bétonné.



Dans la famille de Gian Meyer, la profession de cheminot est transmise de père en fils. Le destin de Gian Meyer est lié aux Chemins de fer rhétiques depuis sa plus tendre enfance. Mais cet été, « sa » gare de Scuol a momentanément disparu.

INFO

Pour les 10 ans du tunnel de la Vereina, une fête aura lieu les 21 et 22 novembre. La cérémonie d'inauguration officielle aura lieu le 11 décembre, en même temps que l'ouverture du téléphérique Scuol-Motta Naluns qui a été refait à neuf. Outre l'habituelle cérémonie VIP, le 11 décembre sera journée portes ouvertes à la gare ferroviaire et à celle du téléphérique. Ce dernier fonctionne à partir du 12 décembre. Pour le public, il y aura des infos, des visites organisées, un concours et un feu d'artifice.

Le 1^{er} juillet 1913, la ligne de chemin de fer entre Bever et Scuol a été mise en service. Tout d'abord, elle devait constituer une partie de la ligne internationale Landeck-Chiavenna, voire même Munich-Milan. La Première Guerre mondiale a fait voler ces plans en éclat, et Scuol est restée une gare terminus.

Bus-navettes pour remplacer les trains

Depuis la construction de la ligne déjà, le tunnel de la Tsana, situé entre Ardez et Ftan, troisième tunnel le plus long des Chemins de fer rhétiques (RhB) après ceux de la Vereina et de l'Albula, était une source d'inquiétude.

En effet, à cet endroit le terrain est instable et provoque des déformations aux abords du tunnel. Les travaux d'assainissement ont donné lieu à de nombreuses perturbations, et il a été finalement décidé de suspendre le trafic ferroviaire pendant le temps que dureraient les travaux. Depuis ce printemps, les ouvriers ont travaillé 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Afin que les voyageurs, dont le nombre a considéra-

blement augmenté depuis l'ouverture du tunnel de la Vereina, puissent tout de même atteindre Scuol, un service de bus a été mis sur pied. Le transfert des marchandises a lieu à Zernez pendant tout le temps de la fermeture du tronçon.

Transformation de la gare plus tôt que prévu

La fermeture du tronçon a poussé la direction de la compagnie à avancer la transformation de la gare de Scuol qui était tout d'abord prévue pour l'année prochaine. Les voies sont totalement refaites afin que les trains soient atteignables à l'avenir sans devoir traverser les rails. Et le bâtiment de la gare est aussi rénové à fond. L'installation de sécurité est remplacée et adaptée aux commandes à distance de Klosters. La gare sera toujours desservie à l'avenir, mais la présence de personnel ne sera plus obligatoire dans les heures creuses.

Vivement la nouvelle gare !

Suite aux travaux de rénovation, Gian Meyer, chef de gare de Scuol, s'est retrouvé

cet été sans gare. « Presque », précise-t-il, car il était souvent à Ardez. Cette halte est devenue provisoirement la gare terminus durant l'été et elle

devait être desservie. Le personnel de Scuol se réjouit des nouvelles places de travail dans la gare rénovée car en ce moment il travaille dans des containers où tout est étroit: « Je me sens depuis des mois comme si j'étais en plein démenagement. »

Bilan positif

Malgré tous les dérangements, l'exploitation s'est bien déroulée cet été, selon le bilan de Gian Meyer. Pour le service de bus-navettes, une vingtaine de chauffeurs de bus ont été temporairement engagés. Il y a eu beaucoup d'échos positifs et peu de réclamations. En hiver, il y a beaucoup de monde qui vient les week-ends mais en été et en automne, Scuol reçoit quotidiennement la visite de touristes qui représentent alors les deux-tiers de la clientèle. Le tourisme journalier permet d'éviter la saison creuse, même en novembre il y a pas mal de monde.

Peter Anliker

BIO

Tradition familiale

Le fait que Gian Meyer soit aujourd'hui « chef de gare » n'est pas le fruit du hasard. Son grand-père travaillait déjà au service de la voie, puis comme cuisinier d'équipe au



RhB. Et son père était d'abord actif à l'entretien, puis il est devenu chef de train. Pour le garçon qu'il était à l'époque, qui a grandi à la rue de la gare à Samedan, la voie était toute tracée. Après son apprentissage et des voyages, il a travaillé quelques années à Zernez, depuis 1985 il est à Scuol. Et la tradition familiale

continue: son fils aîné de 27 ans est agent du mouvement et mécanicien de locomotives au RhB, et son cadet de 25 ans travaille à l'Office du tourisme de Scuol. La tradition familiale comprend aussi le sociétariat au SEV, le père de Gian Meyer était caissier de son groupe. Gian Meyer a épousé une femme du « pays d'en bas ». « Elle parle le romanche avec nos fils, mais moi je leur parle en suisse-allemand. » Lorsque je lui demande ce qu'il fait de son temps libre, il répond d'abord que chez les cheminots, il est bien connu que le temps libre se transforme souvent en heures supplémentaires. Il prétend que son plus grand hobby est le far niente. Mais j'ai un peu de peine à le croire: chaque automne, Gian Meyer va à la chasse avec son chien, et il joue dans le groupe Blasmusik B-Bass. Pan