

## Journée romande VPT

Elle aura lieu le samedi 14 novembre à Epalinges. Le président de la section tl, Johan Pain, vous attend.

Page 9



## CEVA: les Genevois voteront

Bientôt aura lieu la votation sur le projet ferroviaire genevois du siècle concernant la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse. Une ligne indispensable.

Page 21



## Ursula Orsolini

Cette dynamique femme préside l'association rail-art.ch qui ouvrira ses portes en novembre.

Page 24

Aux CFF, les négociations salariales s'annoncent difficiles

# Pas qu'un facteur-coûts

Les négociations CCT arrivent au galop. Mais la priorité va maintenant aux négociations salariales. Objectif: pas de perte de pouvoir d'achat, pas de diminution du salaire réel.

Les CFF se trouvent devant de gros défis, notamment le milliard pour l'entretien de l'infrastructure et l'assainissement de la caisse de pensions. La délégation de négociations SEV sait qu'il sera difficile d'obtenir des augmentations de salaire dans de telles circonstances. Mais les employés CFF ne sont pas qu'un facteur-coûts. Leur travail ainsi que celui des collègues des ETC ont rendu possible le succès des trains suisses l'année dernière. Les employés n'attendent pas de cadeaux ou de bonus, mais un peu d'estime et un salaire juste, indépendamment des conditions économiques régnantes.

pan/Hes

Page 3



Manuel Avallone, vice-président SEV, dirige la délégation de la communauté de négociations.

Consultation sur le deuxième paquet de la Réforme des chemins de fer 2

# Non à la libéralisation du trafic régional

Le SEV reste pour le moins sceptique sur le contenu de la deuxième phase de la Réforme des chemins de fer 2. Dans le cadre de sa réponse à la procédure de consultation lancée par le Conseil fédéral cet été, notre syndicat lance des mises en garde. Les appels d'offres dans le secteur du trafic régional engendrent des risques de dumping social et salarial, ainsi que les risques en matière de sécurité. Ces

mises en garde se basent sur le constat des dégâts provoqués par la libéralisation dans certains pays européens (lire dossier pages 10 à 12). Le SEV n'est pas le seul à faire état de ces risques. L'ATE s'oppose à une libéralisation précipitée. Pour l'association écologiste, « la question la plus urgente des transports publics ne concerne en effet pas leur libéralisation, mais le financement futur des infra-

structures ». Par contre, et il fallait s'y attendre, l'association des employeurs du secteur routier ASTAG voit d'un bon œil l'irruption de la mise en concurrence dans le secteur ferroviaire.

Le Parlement débattera l'année prochaine sur ce deuxième paquet de la Réforme des chemins de fer 2.

Page 4

## EDITO

### PERDRE DU POUVOIR D'ACHAT ? NON, EXCLU !

*Nous subissons de toutes parts des décisions qui sont importantes pour l'avenir de nos membres, en particulier aux CFF : à la fin de l'année, il devrait être décidé de l'avenir de Cargo. Une restructuration d'Infrastructure est également annoncée. Le Conseil fédéral finalisera son message à propos de l'assainissement des caisses de pensions dans le courant des prochaines semaines. Et, le dernier point mais non le moindre, la convention collective de travail expire à fin 2010. Tout cela nous arrive dessus et nous courons le risque d'être pris de vertige par la quantité et l'imprévisibilité des choses. Nous ne pouvons influencer tout cela que jusqu'à un certain point, mais il y aura de grandes répercussions sur notre travail. A présent, voici ce qu'il nous faut faire: garder les yeux et les oreilles grands ouverts et conserver notre sang-froid.*

*Maintenant, c'est l'heure des négociations salariales. Là nous pouvons très bien user de notre influence. En sachant tout ce qui tourne autour, mais sans nous laisser intimider, nous poserons nos revendications sur la table. Car la situation initiale est claire. Là aussi, c'est une décision extérieure qui jouera le rôle principal: les déductions pour la caisse de pensions dès le 1<sup>er</sup> janvier. Nous n'accepterons pas que nos membres perdent du pouvoir d'achat à cause de cela!*

**Manuel Avallone,**  
vice-président SEV

## EN VITESSE

VPT: JOURNÉE  
ROMANDE

■ C'est la dernière qui sonne pour les membres des sections VPT de s'inscrire auprès de leur comité de section s'ils souhaitent participer à la journée romande VPT qui aura lieu le samedi 14 novembre à Epalinges.

## NYON

■ L'association Nyon – St-Cergue Rétro veut rapatrier son automotrice de 1916 qui avait été offerte au chemin de fer de la Mure près de Grenoble. Quelques centaines de milliers de francs seront nécessaires pour retaper la vieille loc afin qu'elle soit prête pour son centenaire en 2016. [www.nstcr.ch](http://www.nstcr.ch)

## TRANSFAIR



■ Le syndicat Transfair a élu une nouvelle présidente en la personne de Chiara Simoneschi-Cortesi, présidente du Conseil national. La politicienne tessinoise, sociologue de formation, est membre de la commission des transports de la Chambre basse.

## SYNDICOM

■ Le Syndicat de la Communication avec qui il était question que le SEV fusionne tiendra son congrès les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre prochains. Il sera encore question de fusion, mais cette fois-ci avec le syndicat des arts graphiques Comedia.

## OSEO

■ L'Oeuvre suisse d'entraide ouvrière aide à la reconstruction de villages détruits par le séisme à Sumatra. Le SEV, à l'instar des syndicats USS, cofinance l'OSEO.

Les CFF ont de la peine à respecter leurs propres directives concernant le temps de travail

## Le repos a plus de valeur que l'argent

Les CFF veulent, surtout dans le cas du personnel des locomotives et des trains de la Division P, payer la totalité de la durée annuelle du travail à 100%. Ceci bien qu'il y ait dans le groupe CFF des mécaniciens de locomotives Cargo qui ne peuvent pas effectuer tout leur temps de travail annuel en raison de la situation conjoncturelle. Et de toute évidence, la Division P a un effectif trop réduit au niveau du personnel des locomotives. Sinon d'où viennent ces heures en plus?

On se demande si, aux CFF, les informations passent bien. Les partenaires sociaux ont été invités à des rencontres en novembre, afin de discuter du manque d'heures du personnel des locomotives Cargo alors qu'il est demandé parallèlement au personnel des locomotives et des trains de la Division P de se laisser payer la totalité de la durée annuelle du travail à 100%. Cette façon de faire est incompréhensible pour nous. Il est certain que le personnel des locomotives CFF Cargo ne peut pas être engagé dans le trafic Voyageurs sans le module P; mais il y a forcément encore des mécaniciens de locomotive pouvant travailler dans les deux divisions. Les CFF auraient certainement trouvé des solutions, en d'entente avec le personnel concerné.

## Chômage

Ce qui est particulièrement déroutant dans cette action, c'est le fait que le chômage croît constamment en Suisse. On compte avec plus de 4% de chômage l'année prochaine. Pendant qu'au BLS, le chemin inverse a été fait afin d'éviter des licenciements, il apparaît que les CFF

ont négligé d'accroître les effectifs de personnel dans les deux catégories de personnel, alors qu'il y a toujours plus de charges.

## Bases juridiques

Le SEV a demandé des explications sur les bases juridiques pour le paiement des avoirs en temps à l'Office fédéral des transports (OFT). Le syndicat a obtenu les déclarations suivantes: en principe, aucun avoir en temps ne peut être payé. Ce temps ne peut être compensé que sous la forme de jours de compensation. Sont exclues de ce système les entreprises qui

ont négligé d'accroître les effectifs de personnel dans les deux catégories de personnel, alors qu'il y a toujours plus de charges.

ont négligé d'accroître les effectifs de personnel dans les deux catégories de personnel, alors qu'il y a toujours plus de charges. Selon la CCT CFF, article 63, alinéa 1, les avoirs en temps résultent du dépassement de la durée quotidienne théorique du travail. De tels avoirs peuvent être compensés, selon l'article 63, alinéa 2, d'entente avec le collaborateur sous forme de minutes ou d'heures, de demi-jours ou de jours entiers. Un paiement de ces avoirs en temps n'est prévu qu'en cas de cessation des rapports de travail, selon l'article 64.

Il n'a pas été conclu dans la CCT que ces avoirs en temps puissent être payés.

## Position du SEV

Le SEV ne partage pas l'avis des CFF. Nous partons du principe que cela est réglé dans la CCT sous le chiffre 63, alinéa 2, qui dit que les avoirs en temps ne peuvent être compensés que sous forme de congé supplémentaire. Cependant, si, à la fin de la période de décompte, le solde positif limite de 75 heures (indiqué sous chiffre 66) est dépassé, on peut, d'entente avec les collaborateurs concernés, payer ce temps supplémentaire avec prime de 25% en plus. Ainsi peuvent être payées 150 heures maximum par année.



Pour sortir du tunnel des heures sup, le SEV recommande de ne pas se laisser payer les avoirs en temps.

ont négocié un temps de travail annuel plus bas que prévu dans la loi sur la durée du travail (LDT) avec les partenaires sociaux. Ces dernières osent payer la différence, si cela a été conclu ainsi. Les entreprises doivent alors garantir que seuls les avoirs en temps sont payés et non pas les majorations de temps pour le travail de nuit et les pauses. Les CFF peuvent ainsi payer, théoriquement, 71 heures de pur avoir en temps. Ces 71 heures sont la différence entre la durée annuelle du travail de 2050 heures donnée par la CCT et la durée annuelle du travail

## Directives internes

Les directives CFF à propos de la gestion du temps des collaborateurs jusqu'à l'échelon de fonction 20 (Z131.1), dans le cadre de la participation à l'entreprise, règle le paiement du temps de travail.

Il est dit là que seuls les avoirs en temps qui dépassent le solde de 75 heures sur le décompte des heures à la fin de la période de décompte peuvent être payés. Les CFF supposent vraisemblablement qu'ils peuvent se baser sur ces directives.

C'est pourquoi nous allons reprendre contact avec les CFF, afin de négocier ce point.

## Recommandation aux collaborateurs

Le SEV recommande aux collaborateurs des CFF, en principe, de ne pas se laisser payer les avoirs en temps. Si quelqu'un a besoin de se faire payer ces heures, nous lui recommandons d'attendre qu'une solution soit trouvée avec les CFF.

Pour le centre de compétences  
SEV Temps de travail:  
Martin Allemann

Deux jours de rencontre pour les délégués CCT

# Se tenir prêts pour le début des négociations CCT

Ce sont eux qui présentent les revendications du SEV et qui décident à la fin si le résultat des négociations est accepté ou non : les délégués CCT CFF se sont rencontrés à l'occasion d'un séminaire de préparation de deux jours.

C'était la première fois, depuis qu'il y a une CCT aux CFF, que le SEV invitait les représentants de la base à un séminaire. Une centaine de délégués CCT ont pris le temps d'examiner leur fonction et leur rôle ainsi que les prochains pas à réaliser pour les négociations CCT de l'année prochaine.

La Conférence CCT CFF/CFF Cargo du SEV fonctionne un peu comme un parlement: les délégués sont élus par les sous-fédérations et les commissions et se rencontrent lorsqu'il faut prendre des décisions à propos de la CCT. La commission CCT est quant à elle compétente pour l'approbation ou non des négociations salariales annuelles.

## Réfléchir à leur fonction

Les délégués et leurs suppléants n'étaient pas seulement invités à une Conférence CCT mais également à un séminaire. Il s'est vite avéré que celui-ci répondait à un besoin, puisque leur ancrage au sein du syndicat peut être très varié. Ils ont ainsi saisi l'occasion de réfléchir à leur rôle et à l'amélioration de leurs liens avec la base, les autres sections et sous-fédérations, ainsi qu'aux diverses possibilités de formation de l'opinion en matière de CCT. « Nous avons, parmi les délégués CCT, des membres très différents » déclare Manuel Avallone, vice-président SEV, « d'un côté, nous avons des délégués très au courant, qui remplissent d'autres fonctions dans les sections et

sous-fédérations, et d'un autre côté, nous avons des membres dont le mandat pour la Conférence CCT est la seule fonction au sein du syndicat. » Il convient de tenir compte de ces différences, si nous voulons améliorer les connaissances et la préparation des délégués CCT. « On a maintenant fait un premier pas ! » souligne Manuel Avallone.

## Vers les revendications

La préparation des revendications SEV est entamée. Des dizaines de demandes sont parvenues des sections, des sous-fédérations et des commissions. De plus, la commission du personnel a mené sa propre « enquête ». Il a été ainsi possible de parler de la direction à prendre et de lier les demandes selon les thèmes. Les avis concordent. « Il n'est plus l'heure de penser chacun pour soi » se réjouit Manuel Avallone. « Avant, chacun voyait uniquement son propre arbre, maintenant ils ont la vue sur toute la forêt » complète-t-il.

Peter Moor/Hes

## QUATRE QUESTIONS À MANUEL AVALLONE, VICE-PRÉSIDENT SEV

**contact.sev: Comment as-tu vécu ces deux jours de séminaire ?**

**Manuel Avallone:** L'atmosphère était bonne, et les délégués ont surtout apprécié de tous pouvoir venir une fois à une telle rencontre. Nous organiserons ces rencontres régulièrement à l'avenir.

**Le premier jour, les délégués ont travaillé à leur conception de la fonction. Qu'est-ce qui en est ressorti ?**

Beaucoup de délégués ne s'étaient pas posés ce genre de questions et ont reconnu qu'ils devaient se soucier davantage de l'ancrage dans leur propre section et sous-fédération et également du réseautage avec d'autres délégués CCT. Ils veulent cela car ils sont conscients d'exercer une fonction importante.

**Qu'as-tu tiré de cette journée en tant que responsable des négociations CCT et vice-pré-**



Manuel Avallone.

**sident en charge des affaires CFF au SEV ?**

Je me suis rendu compte qu'il fallait informer davantage les délégués. Bien qu'ils soient les personnes qui décident finalement sur la nouvelle CCT, ils savent jusqu'à présent peu des préparatifs et des discussions à propos de la CCT. Nous devons remédier à cela. Nous devons également leur donner la possibilité de pouvoir échanger leurs questions et opinions en tout temps.

**Le deuxième jour a été consacré aux revendications pour l'année prochaine. Es-tu satisfait du résultat ?**

Oui, nous avons mis les points essentiels sur une liste de 50 pages de demandes de la base et de la CoPe. Ainsi, nous avons un document de travail utile pour la suite. La prochaine conférence CCT aura lieu à fin février. A ce moment-là, des exigences concrètes seront établies pour être transmises aux CFF. pmo/Hes



Les droits des cheminots au coeur de la CCT CFF.

## INFO

### Revendications: points essentiels

#### ■ Salaire

La Conférence CCT demande que le système de salaire soit complètement détaché des évaluations du personnel. Les délégués demandent également un règlement qui mette des limites plus strictes à l'engagement en-dessous des valeurs minimales des échelons de salaire.

#### ■ Temps de travail

C'est surtout le thème de la flexibilisation qui a été évoqué. Les délégués pensent que la prétention du personnel à vouloir planifier son temps et ses loisirs est tout aussi valable que celle de l'entreprise à vouloir appeler au

travail à très court terme. Les réglementations sectorielles du temps de travail (BAR) devraient, selon les délégués CCT, être négociées avec les syndicats et être ensuite même intégrées à la CCT.

#### ■ Participation

Les élections des commissions du personnel devraient à l'avenir se faire au niveau 3, à savoir avoir lieu dans les surfaces. Une entrée par la CoPe Division ne devrait plus être possible. Les délégués se sont également clairement prononcés contre les postes à temps plein pour les commissions du personnel; en revanche, les membres CoPe devraient avoir davantage de temps afin d'entretenir le contact avec la base. pmo/Hes

## Le rail victime de son succès

Des deux côtés du Jura, on observe le même paradoxe: les voyageurs apprécient de plus en plus le train, mais le développement du chemin de fer est contrarié par certains effets pervers de la réglementation ou du mode de financement des transports collectifs. En clair: la demande augmente, mais l'offre ne suit pas. Comme si l'attrait renouvelé et croissant du train ne méritait pas d'être pris en compte ou, pire, comme si le rail était puni en raison même de son succès.

Certes, en France comme plus encore en Suisse, les transports ferroviaires bénéficient de mesures de soutien de la part des pouvoirs publics, au nom de la politique des transports et de la protection de l'environnement. Mais ces appuis, qui se chiffrent en centaines de millions voire en milliards d'unités monétaires pour les infrastructures les plus importantes, ont souvent, par-delà leur évidente utilité, des effets imprévus et difficiles à maîtriser.

En France comme dans les autres pays de l'Union européenne, la Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) s'applique à tout produit utilisé comme carburant pour moteur et à tout hydrocarbure servant au chauffage (sauf le gaz naturel et les combustibles solides). La TIPP, prélevée sur les quantités consommées et non pas sur leur prix de vente, rapporte bon an mal an 25 milliards d'euros à l'Etat, ce qui la situe au cinquième ou sixième rang des recettes publiques. Depuis 2005, suite à une dérogation obtenue de la part de l'UE, la France prélève une TIPP différenciée selon les régions sur les su-



percarburants sans plomb et sur le gazole. Bonne idée en soi, dont l'application s'est toutefois rapidement avérée contradictoire avec les politiques de développement des transports collectifs que le produit de la TIPP voulait justement aider à financer.

Le vice du système est facile à comprendre: en contribuant avec succès à l'amélioration des infrastructures du trafic régional (TER), les régions facilitent le transfert modal de la route vers le rail... et donc se privent d'une partie du produit de la TIPP. Car cette taxe, prélevée sur les volumes, représente une ressource destinée à diminuer au fur et à mesure que les transports collectifs seront plus performants et les voitures plus propres et moins utilisées. Dans son numéro du 21 octobre 2009, « La vie du rail » résume clairement la dure réalité: « Plus les politiques régionales de transport réussissent, moins les régions ont d'argent pour les poursuivre ! »

En Suisse aussi, le succès des transports ferroviaires fait paradoxalement problème. Nous sommes champions du monde des usagers du train. Et la fréquentation augmente régulièrement, en particulier dans et entre les agglomérations urbaines. Les CFF « calent » les horaires les plus denses possibles sur un réseau déjà surchargé sur les lignes inter-villes. Le matériel roulant et les installations fixes font l'objet de sollicitations intensives, nécessitant un entretien coûteux en temps et en argent. Les retards, les pannes, les problèmes techniques en tous genres se multiplient, qui mettent durement à l'épreuve non seulement la compréhension des usagers, mais

aussi la fierté des employés, désireux de pouvoir continuer à travailler pour la compagnie de chemin de fer réputée la plus fiable du monde.

Quelles réactions dans la Berne fédérale, majorité parlementaire et administration réunies? Pas de financement supplémentaire pour le train, pas d'exception ferroviaire pour le frein à l'endettement, pas de contribution spéciale en dehors des programmes d'investissement prévus de longue date. Andreas Meyer, directeur des CFF, a beau se démultiplier dans les médias pour expliquer sans détour la gravité de la situation, ses avertissements ne semblent pas pris au sérieux. Moritz Leuenberger, ministre des transports et de l'environnement, a beau protester; son collègue responsable des finances ne veut pas desserrer les cordons de la bourse fédérale pour le train comme il a su le faire pour telle union bancaire en péril. Aux Chambres fédérales, les députés ont beau proclamer leur attachement aux transports collectifs et se battre au moins pour leur développement dans le canton ou la région où résident leurs électeurs, ils peinent à s'entendre sur des programmes d'ensemble, pensant tout bas avoir définitivement donné avec les 30 milliards de la NLFA.

Outre Jura comme en Suisse, les transports ferroviaires ont de bonnes raisons de se sentir les victimes paradoxales d'un succès unanimement souhaité – et effectivement souhaitable dans la perspective d'un développement vraiment durable. C'est regrettable, mais pas réhilitoire. Car le pire serait que les victimes deviennent consentantes. Pas de risque tant que les responsables et défenseurs du chemin de fer gardent leur combativité.

Yvette Jaggi

Consultation sur la deuxième partie de la Réforme des chemins de fer 2: position du SEV

## Le SEV n'en veut pas des mises au concours

Dans le cadre de la procédure de consultation du deuxième paquet de la réforme des chemins de fer 2, le SEV réitère sa position: pas question de mettre au concours des lignes ferroviaires régionales.

Les mises au concours coûtent cher et sont inefficaces. En Suisse, beaucoup de cantons en ont fait

l'expérience. Après des efforts laborieux, les lignes de bus sont souvent réattribuées à leurs anciens exploitants. Les éventuels gains de productivité imposés aux entreprises couvrent à peine les frais de procédures. Pour le SEV, il est donc clair que les prestations du trafic régional (et c'est de cela qu'il est question dans ce projet) doivent être attribuées via des procédures de commande de prestations. La vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger, nomme pourtant deux exceptions: « Là où de nouvelles lignes de bus

sont mises en exploitation, une mise au concours peut s'avérer nécessaire, de même lorsque de graves manquèments sont constatés dans la qualité des prestations d'un exploitant et qui ne peuvent être résolus d'un commun accord. »

En général, le SEV met en garde contre les risques des mises au concours. Le dumping social et la baisse de qualité sont des dangers qui dépassent largement les avantages escomptés. Pour parer à ces désavantages, le SEV demande que pour le

trafic régional une obligation de conclure des contrats collectifs de travail soit ancrée dans la loi comme la Confédération l'a fait lors de la libéralisation de la Poste.

Le SEV demande en outre au Conseil fédéral qu'il dise clairement que les conditions de travail usuelles de la branche doivent être appliquées au trafic subventionné.

Quant à l'octroi des sillons, le SEV soutient la proposition du Conseil fédéral de créer une institution publique chargée de ses tâches mais il met en garde de ne

pas trop alourdir le cahier des charges. Selon Barbara Spalinger, « l'élaboration de l'horaire doit continuer à faire partie des tâches des spécialistes CFF qui ont toujours travaillé à la satisfaction de toutes les entreprises impliquées ».

Le SEV est d'avis que la Confédération et les cantons doivent pouvoir continuer à défendre leurs intérêts dans les conseils d'administration des entreprises de transport dans lesquels ils ont des engagements.

SEV

Section VPT MBC (Morges - Bière - Cossonay)

# Pétition pour la sécurité

Les conducteurs des MBC ont signé une pétition demandant la suppression d'un arrêt de bus hautement dangereux. Suite à de multiples palabres, l'arrêt de bus incriminé a été supprimé.

Entre Lausanne et Morges, dans une vaste zone industrielle aménagée sur la commune d'Ecublens, le trafic y est très dense. Un arrêt de bus de la ligne 5 des MBC sur la route Denges et Ecublens était dangereusement situé, à un carrefour où plusieurs accidents sont survenus, dont un mortel.

**Gros danger pour les usagers**  
Les conducteurs de la section MBC n'ont cessé de dénoncer à la direction de l'entreprise l'emplacement de cet arrêt. Le 21 juin, la section VPT MBC remettait à la direction une pétition signée par tous les conducteurs de la compagnie. Cette pétition demandait le déplacement d'une cinquantaine de mètres de cet arrêt, voire sa suppression, afin d'éviter un accident grave aux usagers. Le 30 juillet, une séance s'est déroulée sur les lieux. Étaient présents: le voyer de l'Etat de Vaud, le responsable cantonal de la signalisation routière, l'adjoint du chef des travaux de la commune d'Ecublens, le chef d'exploitation du MBC et André De Giuli, président de la sec-

tion VPT MBC. « Tous les participants ont reconnu que cet arrêt était hyperdangereux » se souvient André De Giuli.

## Légèreté communale et cantonale

Est-ce la faute à trop de chaleur estivale où à un manque de professionnalisme, toujours est-il que les responsables du dossier au niveau cantonal et communal n'ont pas daigné lever le petit doigt pour résoudre ce problème. Suite à une énième intervention syndicale, la direction des MBC, passant par-dessus la nonchalance communale et cantonale a décidé de supprimer « jusqu'à nouvel avis » cet arrêt à partir du lundi 12 octobre.

La densité du trafic et le

nombre croissant d'usagers des MBC utilisant cette ligne devraient inciter les autorités communales et cantonales, de concert avec la direction MBC et les représentants de conducteurs, d'aménager un giratoire à cet endroit dit de « Larges Pièces ». Aux dernières nouvelles, ce sujet « est en discussion »...

Alberto Cherubini

## TROIS QUESTIONS À PIERRE-ALAIN TARDY, VICE-PRÉSIDENT DE LA SECTION MBC

### Pourquoi avoir attendu cet été pour lancer cette pétition ?

Avant, cette ligne était desservie par des minibus. La clientèle augmentant, nous sommes passés aux grands bus de 12 mètres de long. Cela était devenu trop dangereux de s'arrêter à cet endroit, on perturbait trop un trafic dense, rapide, composé de beaucoup de camions.

### Comment juges-tu le fait que la direction des MBC ait décidé, suite à la pétition, de passer par-dessus le canton et la commune ?

Je la félicite pour son courage et la remercie de nous avoir écoutés. La sécurité doit être, dans une entreprise de transport public, une priorité absolue.

### Hormis cette affaire d'arrêt de bus sur la ligne 5, comment ça va aux MBC ?

Nous travaillons dans une compagnie qui est en pleine expansion dans son secteur route et la ligne ferroviaire BAM enregistre une activité stable. Lorsque j'ai commencé en 1988, nous avions trois bus, on desservait deux lignes et nous étions huit conducteurs. Aujourd'hui, c'est-à-dire vingt ans plus tard, nous avons trente bus, nous desservons huit lignes et nous sommes cinquante conducteurs.



André De Giuli et Pierre-Alain Tardy, respectivement président et vice-président de la section VPT MBC, sont satisfaits que l'action syndicale qu'ils ont menée pour la fermeture d'un arrêt de bus dangereux ait été couronnée de succès.

UNIA

## SANTÉ DU PERSONNEL DE VENTE

■ Le SECO a, sous la pression des employeurs, dans un aide-mémoire, supprimé les pauses supplémentaires auxquelles le personnel de vente qui doit travailler de manière permanente dans des locaux sans lumière naturelle a droit. Le SECO contourne ainsi ses propres directives. Unia exige que cet aide-mémoire incorrect soit retiré.

« Les conditions de travail dans la vente sont dures et de nouvelles détériorations sont à craindre, en raison de la guerre des prix que se livrent les détaillants. D'où l'importance de dûment mettre en œuvre les dispositions protectrices en vigueur. », a expliqué Vania Alleva, membre du Comité directeur d'Unia. Quiconque est tenu de travailler toute la journée dans un local éclairé artificiellement, sans voir de temps à autre la lumière du jour, subit une contrainte supplémentaire pour sa santé.

C'est pourquoi, le SECO, dans son commentaire de l'ordonnance 3 relative à la Loi sur le travail spécifie que des mesures compensatoires de nature organisationnelle doivent être prises afin de protéger la santé des travailleurs et travailleuses. Si la rotation entre les postes de travail n'est pas possible, des pauses supplémentaires payées sont alors prévues.

Quand des inspecteurs du travail ont voulu appliquer les mesures prévues, les commerçants de détail sont intervenus auprès du SECO et ont élaboré un nouvel aide-mémoire, en excluant les syndicats des discussions. Cet aide-mémoire contredit le commentaire à l'ordonnance d'application de la loi rédigé par le SECO lui-même et qui est toujours valable.

Les mesures compensatoires au manque de lumière naturelle ont été réduites à une simple « Information des personnes concernées sur l'importance de la lumière du jour » et à la « Recherche consciente, périodique et autorisée par l'entreprise de la lumière du jour et de la vue sur l'extérieur ». Les pauses supplémentaires sont ainsi de facto supprimées.

com.



»J'ai ensuite décidé de mettre à profit mon expérience politique au niveau professionnel car c'est ma passion. «

Elisabeth Jacchini-Mühlemann

Elisabeth Jacchini-Mühlemann est la présidente centrale de la sous-fédération du personnel de l'exploitation et de la vente (SBV)

# « Je souhaite que les gens soient fiers d'être au syndicat »

Elisabeth Jacchini préside la sous-fédération SBV depuis bientôt une année. Elle est la seule présidente centrale engagée par la sous-fédération et non pas par une compagnie ferroviaire. Elle dresse ici le bilan de cette année de présidence.

**contact.sev: Tu es presque « exotique » au sein des présidents centraux du SEV : la seule femme, la seule à être engagée de façon fixe et la seule à venir de l'extérieur. Qu'est-ce que cela signifie ?**

**Elisabeth Jacchini :** cela signifie avant tout que ma situation est différente. Je l'ai bien ressenti au début. Ça s'est maintenant calmé

et je vis très bien ainsi, car ne pas travailler aux CFF signifie également davantage de liberté.

**Tu es arrivée au SEV du syndicat de la Communication. Qu'est-ce qui t'as amené à faire ce pas ?**

Je ne voyais plus de progression professionnelle possible à Syndicom, bien que j'aie suivi une formation dans le management durant les 4 dernières années. L'annonce parue alors dans le journal SEV tombait à point nommé: je pouvais proposer un plus pour chaque exigence. Mais après l'échec de la fusion, la relation SEV-Syndicom n'était pas totalement claire. J'ai alors appelé Fritz Augsburger, comme indiqué dans l'annonce. La discussion a été positive et tout est alors allé très vite.

**Comment es-tu devenue syndicaliste professionnelle ?**

A partir de mon 20<sup>e</sup> anniversaire jusqu'à l'année 2000, j'ai été très active politiquement et j'ai occupé toutes les fonctions possibles dans un parti, jusqu'à intégrer le comité suisse. J'ai dirigé les femmes PS du canton de Berne, le groupe du législatif de la ville et beaucoup d'autres choses. En 2000, après une année de présidence du législatif, j'ai décidé de me retirer de la vie politique. Jusqu'à il y

a 10 ans, j'ai travaillé dans le privé, de téléphoniste à

»Un jour il y a aura l'organisme de coordination SEV en-haut et en-dessous une simple organisation par branche. «

assistante de direction. J'ai ensuite décidé de mettre à profit mon expérience politique au niveau professionnel car c'est ma passion. J'ai fait mes premières expériences à l'Association suisse des infirmières et infirmiers. Dans le privé, ce n'est pas si simple pour les femmes qui veulent avoir leur mot à dire...

**Tu ne connaissais pas la SBV. Et le SEV assez peu. Qu'as-tu constaté, que les personnes à l'interne ne peuvent plus remarquer ?**

Le SEV réalise un travail très professionnel, mais ses structures actuelles ne vivront plus 100 ans. Notre organisation actuelle, avec le secrétariat central, les 9 sous-fédérations et en-dessous les sections, est très lourde. Nous nous donnons beaucoup de mal pour occuper les instances dans les régions et les sections. En plus, il y a aux CFF – nous parlons maintenant surtout des CFF – tant de réorganisations que pratiquement lors de chaque comité directeur, les présidents centraux doivent discuter afin de savoir à quelle sous-fédé-

ration appartiennent certains membres. Un jour il y

a aura l'organisme de coordination SEV en-haut et en-dessous une simple organisation par branche. Je doute que ça puisse aller si loin avant que je ne parte à la retraite. Mais on doit tendre à ça.

**A la SBV, la situation est encore plus particulière, puisque les professions concernées au départ (agent de mouvement, chef de gare) n'existent plus sous cette forme et que les collaborateurs ont dû se tourner vers deux directions totalement différentes (conduite d'exploitation et vente).**

Les effets seront encore plus importants à l'avenir. La génération actuellement active au sein de la sous-fédération se souvient encore de l'ancienne structure, lorsque le Vorstand faisait encore tout à la gare avec son équipe. Tout est maintenant spécialisé : aussi bien au niveau des quais qu'aux nettoyages, à la vente qu'à la conduite d'exploitation. Il y a des mouvements gigantesques dans nos professions, aussi bien à la conduite d'exploitation qu'à la vente. Cela divise encore et toujours les teams et détruit

la solidarité qui existait alors.

**Quelle était l'urgence à ton arrivée ?**

Dans quelques régions, nous avions de grosses difficultés à repourvoir les postes. Ces jours-ci nous avons enfin des solutions. Toutes les instances sont complètes et les délégués pour la Conférence CCT et leurs suppléants sont trouvés. Cela n'a pu se faire que grâce à de gros efforts des sections et une douce pression de ma part. Pour moi, c'est clair: le syndicat doit se faire remarquer. On doit le trouver sur le panneau d'affichage, on doit discuter avec les gens sur place, leur demander comment ils vont et savoir où le bât blesse. Au KSC à Bâle, nous essayons, avec la VPV, de mettre en place un groupe de travail. Il ne manquait que la présidence mais il semble que ça avance et que nous avons trouvé un président. Si tout se passe bien, nous pourrions commencer encore cette année avec ce groupe de travail SBV/VPV chez Cargo à l'Elsässertor. Ainsi la représentation des membres sur place sera à nouveau garantie.

**Comment est-ce que ça se passe entre SBV et VPV ?**

J'ai un bon contact avec le président central VPV,

## BIO

**Elisabeth Jacchini-Mühlemann** a 58 ans. Elle a effectué une première formation de vendeuse dans un magasin de graines à Burgdorf. Après de nombreuses expériences professionnelles variées, elle s'est formée ces dernières années dans le management et la formation des adultes. Elle est mariée et a deux enfants adultes. Après huit années passées comme secrétaire régionale au syndicat de la Communication à Berne, elle est arrivée à la présidence centrale SBV, poste à 100%, au début de cette année. Elle a son bureau au secrétariat central SEV à Berne. Ses loisirs ? Elisabeth Jacchini bouge beaucoup, accompagné de son mari : à pied, à vélo, en canoë et à skis de fond. Elle aime aussi la photo, la cuisine et prendre soin de son grand jardin.

# INTERVIEW

Alexander Egner



« On doit discuter avec les gens sur place, leur demander comment ils vont et savoir où le bât blesse » : Elisabeth Jacchini rend visite au personnel de la vente à la gare de Berne.

Roland Schwager. Nous avons déjà mené des distributions de flyers ensemble devant les bâtiments de l'administration CFF à Berne. Les deux sous-fédérations ont des structures très similaires et sont représentées dans les bureaux, à la vente et dans d'autres domaines. C'est pourquoi nous voulons prendre les choses en main. Les deux présidents ont reçu le mandat des délégués d'examiner la collaboration jusqu'à une possible fusion. Le 2 novembre prochain, les deux organes de direction se rencontreront pour la première fois, pour un échange d'idées. Nous pèserons le pour et le contre, nous ferons un tour d'horizon et

une solution définitive, mais ça montre qu'il y a besoin d'agir. Toutes ne pourront pas fusionner, mais SBV et VPV travailleraient bien ensemble.

### Quels sont les problèmes principaux des membres SBV ?

Commençons par la vente: la pression de la direction est très grande. Il a été clairement dit que la vente doit ramener l'argent, afin de financer l'Exploitation et l'Infrastructure CFF. La Confédération demande aussi des augmentations de productivité. D'un côté, les employés de la vente doivent servir les clients de façon aimable et effectuer le service à la clientèle en aval, d'un autre côté, on di-

minue le temps à disposition et les ressources. La pression est forte en ce qui concerne l'application d'horaires de travail flexibles et de modèles du temps de travail. Cette année nous avons dû dire plusieurs fois « stop », car les mesures n'étaient plus conformes à la CCT, selon nous. On essaie toujours d'économiser à tout prix, et sur le personnel naturellement. Temps de travail, salaires et conditions d'engagement indicibles, en-dessous de la CCT et jusqu'à 20 000 francs en-dessous du salaire minimum de la classe de fonction pour des personnes ayant fini leur formation. C'est une situation intolérable selon moi.

### Et au niveau du personnel de l'exploitation ?

Là, c'est la centralisation qui est au premier plan. La fermeture de gares et la centralisation de la direction d'exploitation continuent. La question ouverte des lieux de service centraux est inacceptable pour les collaborateurs. C'est un va-et-vient continu. Cela montre bien que les CFF ne savent pas exactement ce qu'ils veulent. Dernièrement, on parle de 4 régions, c'est-à-dire lieux de service. C'est techniquement faisable, mais je me

demande si c'est vraiment la solution juste. L'exemple de la Bavière allemande est intéressant: la direction d'exploitation de Garmisch-Partenkirchen a été d'abord centralisée à Munich et finalement ramenée au point de départ car cela revenait plus cher que l'exploitation sur place !

### Quels ont été les succès de la SBV durant cette année ?

Je me réjouis car les gens me disent qu'ils sont bien informés sur ce qui se passe. Nous voulons en plus arriver cette année au statu quo au niveau du nombre de membres. Nous voulons que l'on parle du syndicat et de ses réalisations aux non-syndiqués. Je veux que les gens soient fiers d'être syndiqués. Mais on saura plus tard si cela est couronné de succès. En novembre, nous allons mettre en ligne notre nouveau site [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch), qui est sur le même style que celui du SEV. Un gros travail pour lequel j'ai été bien soutenue par le secrétariat central. C'est naturellement un succès pour tous d'avoir

pu repousser les fonctions régionales. L'avancement de la collaboration avec la VPV est aussi un succès. Avoir pu obtenir de petites améliorations au-dessus des conditions CCT lors de réorganisations ne peut pas être considéré comme un succès car cela devrait aller de soi. Dans de très nombreux lieux, nous devons malheureusement rester sur nos gardes.

### Que veux-tu réaliser prochainement ?

Actuellement je suis occupée sur suffisamment de chantiers. Il y a de nouvelles démissions. Quand quelque chose est réglé, il y a toujours autre chose ! Je suis encore dans l'année d'introduction... J'ai encore beaucoup à apprendre sur les structures CFF, SEV et SBV ! Mon leitmotiv de présidente: faire avancer la SBV tous ensemble (direction et membres actifs), aider à obtenir et conserver des conditions de travail sûres et tournées vers l'avenir ainsi que prendre fait et cause pour nos membres.

Interview: Peter Moor. Trad. Hes

**» On essaie toujours d'économiser à tout prix, et sur le personnel naturellement. «**

évaluerons les besoins des membres. Nous devons faire quelque chose qui serve aux membres et non une fusion coûte que coûte. Au SEV, il y a une certaine tendance aux fusions de sous-fédérations. Ce ne sera pas



La droguerie pour votre qualité de vie

## UN AIR TROP SEC

### Protéger les muqueuses

#### Qu'est-ce qu'une muqueuse?

Dans le jargon spécialisé, on appelle la membrane muqueuse «tunica mucosa». Ce terme vient du latin «mucus», que le français a repris tel quel pour désigner le liquide transparent produit par certaines glandes. La muqueuse désigne la membrane de protection qui revêt l'intérieur des organes creux, comme la trachée ou l'œsophage, ainsi que la conjonctive à la surface des yeux. Contrairement à la peau, la muqueuse ne présente ni couche cornée, ni poils. Elle se compose d'un épithélium (tissu de protection) et d'une autre couche qui contient généralement des glandes, lesquelles sécrètent le mucus qui humidifie les muqueuses.

Pour en savoir plus sur l'action «atout santé», rendez-vous sur la plate-forme [vitagate24.ch/atoutsante.aspx](http://vitagate24.ch/atoutsante.aspx)

#### Climat irritant – humidifier les voies respiratoires

L'automne touche à sa fin et la saison du chauffage va bientôt commencer. Malheureusement, cela ne signifie pas seulement qu'il régnera une température agréable à l'intérieur, mais aussi que l'air sera plus sec. Sans compter que la lumière naturelle de l'été sera remplacée par celle, artificielle, de l'éclairage intérieur. Deux éléments que nos yeux et nos voies respiratoires n'apprécient pas du tout. Les poussières, la fumée, la climatisation, l'aération et le chauffage dans les voitures irritent également les muqueuses.

#### Humidification des voies respiratoires et de la conjonctive des yeux:

- Il est conseillé par exemple de rincer les narines deux à trois fois par jour avec de l'eau de mer – ce qui préserve les capacités de défense naturelles de la muqueuse nasale. Les douches nasales quotidiennes, avec une solution saline, renforcent également les muqueuses. Le système est simple, il demande juste un peu d'entraînement. N'hésitez pas à demander conseil!
- En hiver, évitez si possible de porter des lentilles de contact car elles dessèchent encore plus les yeux.
- Bâillez tant que vous voulez: pendant qu'on bâille, la musculature du visage se détend autour des yeux et un peu de liquide lacrymal s'écoule.
- La vitamine E (dans les huiles végétales) et les acides gras oméga-3, présents dans le poisson, les graines de lin, les noix, le soja et l'huile de colza, protègent les cellules situées à la surface des yeux.
- Les larmes artificielles conviennent pour le traitement des cas aigus.
- Demandez conseil à votre droguiste.

#### Impressum

ASD Association suisse des droguistes,  
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3  
Rédacteur en chef: Heinrich Gasser (hrg)  
Textes: Katharina Rederer (kr)  
Mise en page: Odette Montandon  
Traduction: Claudia Spätig



Simplement bien assuré.

L'assurance-maladie online avantageuse CPT soutient l'action «atout santé».



Vifor Pharma

## 20%

#### Nasmer

Produit de soin qui contribue à éviter et à soulager la sécheresse et l'irritation de la muqueuse nasale. Favorise par exemple:

- le ramollissement des croûtes et des sécrétions nasales,
- la prévention de la sécheresse nasale,
- le soutien des fonctions naturelles du nez (filtration, humidification).

Nasmer est une solution isotonique de sel de la Mer Morte, dont la richesse en sels minéraux (magnésium, potassium et calcium) et la composition équilibrée sont particulièrement précieuses pour la muqueuse nasale.

*Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.*

**20% à l'achat d'un Nasmer Sprays pour le nez dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 novembre 2009.**

*Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.*



## 20%

Vifor Pharma

## BON

#### La ligne de soins nasaux Triomer

Triomer est utilisé, sous forme de lavage ou d'instillation (monodoses), pour humidifier la muqueuse nasale, pour le nettoyage des fosses nasales ainsi qu'en cas de croûtes. La pommade nasale Triomer est indiquée pour prévenir et traiter la sécheresse de la muqueuse nasale. Le lavage et les monodoses Triomer contiennent de l'eau de mer riche en minéraux et oligo-éléments naturels dilués dans de l'eau purifiée. La pommade Triomer contient également du dexpanthénol, une provitamine qui est transformée en vitamine B5 au niveau de la muqueuse, soutenant ainsi la formation et la régénération de la muqueuse nasale.

*Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.*

**20% à l'achat d'un produit de la ligne de soins nasaux Triomer dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 novembre 2009.**

*Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.*

## BON

En marge de la journée romande VPT

# La très dynamique section VPT tl

Samedi 14 novembre, aura lieu à Epalinges la journée romande VPT. Une belle occasion pour faire plus ample connaissance avec la section organisatrice VPT tl.

« Jamais depuis que je suis aux tl, je n'ai connu un comité de section aussi dynamique ! » Johan Pain, président de la section VPT tl, affiche une deuxième jeunesse. Parmi les membres du comité qui le boostent, il y a le conducteur Aïssam Echchorfi. « Cette année, notamment grâce à Aïssam, nous avons enregistré l'arrivée de quarante nouveaux membres au sein de notre section, raconte un Johan Pain tout excité, nous sommes la section VPT de Suisse qui recrute le plus de membres ! »

## Manifestation

Active au niveau du recrutement, la section VPT tl l'est aussi – cela va de pair – au niveau de la défense des droits des travailleurs tl. Le 31 août dernier, 120 conducteurs tl ont manifesté sur la Place St-François. Ils ont protesté contre leurs horaires de travail. Deux mois après cette manifestation, Johan Pain relève que dans le cadre de l'élaboration des journées pour l'offre 2010 « il y a eu un gros effort qui a été fait de la part de la direction pour satisfaire nos revendications ». Entendre Johan Pain

donner une bonne note à sa direction, ça dérouté quelque peu pour qui connaît l'homme-militant. Mais – ouf ! – le bouillant président se ressaisit aussitôt et annonce que des négociations serrées pour renouveler la convention collective de travail vont commencer début novembre et qu'au niveau de la convention ATT (aménagement du temps de travail), l'augmentation

globale de 10% des bonifications en temps et une meilleure répartition de ces bonifications sera l'un des principaux enjeux de ces négociations: « parce que les jeunes conducteurs sont pénalisés par ce système où les plus anciens choisissent en premier leurs horaires de travail, les nouveaux conducteurs passent en dernier et prennent ce qui reste ».

Suite à la manifestation du 31 août, la section VPT tl avait remis au directeur des tl Michel Joye une pétition munie de 340 signatures demandant l'installation d'une

protection en verre pour éviter les risques d'agressions tout en servant de protection hygiénique. « L'entreprise a rapidement accepté notre requête » relève avec satisfaction Johan Pain.

## Revendications

Le 4 novembre, aura lieu la première séance de négociation de la convention collective de travail. Outre la demande d'amélioration du système d'aménagement du temps de travail, le comité de la section VPT tl a préparé un cahier de revendications de cinq pages. « Nous voulons

une revalorisation de nos indemnités pour le travail de nuit et du dimanche et un système salarial qui permette de passer plus rapidement d'une classe à l'autre » résume Johan Pain. Le cahier de revendications de la section VPT tl, contient également des demandes pour faciliter l'activité syndicale et pour accorder à tous une semaine supplémentaire de vacances.

## Communication

L'activité de la section VPT tl est accompagnée par un important travail de communication. Aïssam Echchorfi juge ce travail indispensable. « Nos collègues doivent savoir ce que leur comité fait. Chaque semaine, nous envoyons trois messages dans les boîtes mails d'une centaine de collègues inscrits à notre réseau de communication. L'information c'est comme l'eau d'une fontaine publique, elle ne doit jamais arrêter de couler ! »

## Débat

Malgré l'intensité du travail syndical, Johan Pain et son comité se réjouissent d'accueillir à Epalinges le 14 novembre leurs collègues ro-

mands de la sous-fédération VPT. « Nous sommes heureux que cette journée ait pris une connotation militante, quoi que c'est aussi important de conserver son aspect convivial, déclare Johan Pain. Dans le débat qui suivra l'assemblée, il sera question de sous-traitance dans le transports publics. J'espère que nos collègues poseront des questions. Il y a des choses à redire sur ce thème, notamment dans le secteur du nettoyage où, au niveau des conditions de travail, ce n'est pas la joie ! »

Alberto Cherubini



Samedi 31 août, les conducteurs lausannois manifestaient contre leurs mauvais horaires de travail.



Aïssam Echchorfi, un militant et un recruteur hors pair.



Johan Pain, le président-militant de la section VPT tl.

## LE COMITÉ

La section VPT tl compte 640 membres (dont environ deux-cents retraités). Son comité est formé de: Johan Pain, président; Carmelo Scuderi, vice-président; Domenico Crudo, caissier; Daniel Marchand, secrétaire; Augusto Alcayaga, Aïssam Echchorfi, Olivier Herbin, John Pain, Danièle Ruchonnet, membres; Marc Gay-Crosier, représentant des pensionnés.



« Le plan de libéralisation du fret veut nous conduire vers une privatisation des grands axes rentables et vers une suppression du service public régional. »

Roland Fournery, secrétaire général CGT à Dijon.

En Europe, la dérèglementation inquiète les cheminots

## Libéralisation: que des soucis

*En Angleterre, un opérateur ferroviaire privé a suspendu l'exploitation d'une lignée devenue pas assez rentable; en Allemagne, le RER berlinois connaît de nombreuses pannes; en France, le trafic fret régional sera sacrifié pour satisfaire aux rêves du libéralisme européen. Partout, la loi du marché montre ses limites.*

Le manifeste du Parti communiste débutait, en parlant du communisme, par cette phrase: « Un spectre hante l'Europe ». Aujourd'hui, ce n'est plus le communisme qui hante notre continent, mais le libéralisme. La libéralisation du rail dévoile le visage inquiétant de ce phantôme qui hante l'Europe. Tout a commencé

par la directive 91/440 de l'Union européenne qui a ouvert le champ à la libéralisation du rail et à la séparation de l'infrastructure de l'exploitation ferroviaire. Cela a directement menacé la qualité et la sécurité des emplois. *contact.sev* a essayé de comprendre ce qui se passe dans trois grands pays européens. Le constat est sans ap-

pel: non seulement les cheminots paient au prix fort cette libéralisation, mais les clients sont aussi les otages de cette libéralisation parfois sauvage. Trafic régional fret en France, trafic régional voyageurs en Allemagne, infrastructure en Angleterre: voyage au sein du spectre de la libéralisation du rail européen.

En France, les TGV marchandises supplanteront les dessertes régionales

## Vent fret à la SNCF

En France, le transport marchandises sur rail est en baisse constante. Le gouvernement français a annoncé qu'il injectera 7 milliards d'euros pour dynamiser le fret ferroviaire. Les syndicats contestent ce plan de relance qui privilégie les grands axes via la création de transporteurs privés et abandonnera de nombreuses dessertes régionales.

Les cheminots de la SNCF, comme ceux des CFF, cumulent restructurations sur restructurations. Les syndicats dénoncent un certain mal de vivre qui se développe dans la corporation. De nombreux employés de la SNCF perdent leurs repères. Guillaume Peppy, président de la SNCF, reconnaît le malaise. Des discussions auront lieu bientôt

avec les syndicats sur cette problématique du stress.

### Déconfiture du fret

Pourtant, les cheminots français ne pourront pas échapper à une réorganisation en profondeur du secteur fret. Celui-ci est en pleine déconfiture. Il a dégringolé ces dix dernières années de 54 à 33

milliards de tonnes par kilomètre (-40 %). Et pour 2009, le secteur fret de la SNCF devrait enregistrer une perte de 600 millions d'euros. Un récent audit a montré du doigt le trafic des wagons isolés (trains composés de wagons destinés à plusieurs clients) comme étant le responsable numéro un de ces pertes. Les wagons isolés représentent le 40 % du trafic fret SNCF mais sont responsables du 70 % des pertes dans ce secteur.

### Le plan de réforme

Mi-septembre, le gouvernement et la SNCF ont

*Suite en page 12*



Voyageurs sans train: Berlin, le 8 septembre 2009. Ces voyageurs

Mises au concours en trafic régional allemand

## La concurrence coûte

DB Regio a perdu des mises au concours. L'opérateur entend dès lors contourner ses conventions collectives de travail en créant des sociétés filiales afin de diminuer les coûts du personnel.

En Allemagne, la procédure d'appel d'offres existe depuis 1996 en trafic ferroviaire régional. Les Chemins de fer allemands (DB Regio) ont perdu près du tiers de leurs prestations de transport au profit de sociétés concurrentes, telles Veolia, Arriva, ODEG ou Metronom. Il est

constaté que les réseaux mis au concours deviennent toujours plus petits ou que les appels d'offres ne portent plus que sur des lignes.

Les employés de la DB touchés par les mises au concours perdues ont certes pu être engagés en partie par la concurrence, mais en s'accommodant de conditions d'embauche plus défavorables. Si les concurrents de DB Regio l'ont emporté lors des mises au concours grâce à des offres meilleur marché, c'est parce qu'ils peuvent imposer à leur personnel des conditions d'embauche plus mauvaises que la DB, où une large partie du personnel est syndi-

# DOSSIER



rs attendent l'arrivée de leur train sur un quai de la gare de l'Alexanderplatz. A cause de graves négligences au niveau de l'entretien du matériel, le S-Bahn berlinois a connu des pannes à répétition.

## ûte au personnel

qué. Les salaires versés par les nouveaux opérateurs en trafic régional sont environ 30 % inférieurs à ceux que les syndicats Transnet, GDBA et GDL ont négocié avec DB Regio. Les réglementations de la durée du travail proposées par les nouveaux opérateurs sont également plus défavorables: le temps de travail hebdomadaire est plus élevé, les réglementations des pauses sont plus mauvaises, la durée des congés est inférieure, etc. Les facilités de circulation et autres facilités sont en outre médiocres. Enfin, les prestations sociales, telles les rentes, ne sont pas au même niveau que celles accordées par DB Regio.

### Les syndicats devant un dilemme

DB Regio vise des coûts de personnel plus bas pour être compétitive lors des appels d'offres. Les syndicats sont cependant parvenus jusqu'ici à empêcher une détérioration des conventions collectives de travail. DB Regio tente dès lors de contourner ces conventions en créant des filiales. C'est ainsi qu'elle a proposé récemment ses prestations lors d'un appel d'offres en Rhénanie-du-Nord-Westphalie au travers d'une Sarl fondée spécialement à cet effet (composée de 2 collaborateurs) et qu'elle a emporté le morceau. Elle tente dès lors de négocier des

INFO

**L'entretien: insuffisant**  
Les rames du RER berlinois sont restées bloquées à deux reprises. Les roues et les axes de tous les véhicules ont dû être contrôlés en juillet dernier. Il s'était avéré, après un bris d'axe, que d'importantes vérifications des roues et des axes n'avaient pas été opérées pendant plusieurs semaines. Même scénario en septembre: la totalité des cylindres de frein des anciens véhicules du RER a dû

être remplacée, après l'apparition inattendue de graves carences. Les signes ne trompent pas: les Chemins de fer allemands ont délaissé l'entretien de manière inadmissible, pendant des années, à Berlin, afin d'accroître le profit de leur société sœur. Il est tablé, aujourd'hui déjà, sur un changement d'opérateur lors du prochain appel d'offres du RER berlinois en 2017. pmo

conventions collectives séparées, plus défavorables pour le personnel de cette filiale. Les 2 millions de trains-kilomètres de cette ligne concernent environ 100 collaborateurs de la DB. Le passage du témoin est prévu au début 2011.

Cela étant, les syndicats se trouvent dans une position délicate. Ils sont en effet conscients que, sans l'astuce de DB Regio, un opérateur concurrent l'aurait probablement emporté. Ils savent aussi qu'en concluant des conventions collectives séparées,

plus défavorables, avec DB Regio, ils encourageraient celle-ci à fonder d'autres filiales susceptibles de remettre en question les conventions collectives de la DB et ils contribueraient eux-mêmes au nivellement vers le bas.

### Des efforts pour obtenir des normes minimales

Les syndicats tentent de convaincre employeurs et classe politique de la pertinence de salaires minimaux et d'autres normes minimales en trafic ferroviaire régional, afin de cantonner le dumping salarial dans certaines limites. « Nous étions sur la bonne voie avant les élections fédérales; se pose maintenant la question de savoir quelle position le nouveau gouvernement fédéral va prendre à ce sujet », a déclaré à *contact.sev* le vice-président du groupe des chemins de fer du SPD, Ralf Halbauer.

Markus Fischer

Suite de la page 10

annoncé leur plan de réforme du fret qui coûtera 7 milliards d'euros à l'Etat français. Ce plan prévoit la suppression des deux tiers du trafic des wagons isolés. Cette cure d'amaigrissement sera accompagnée par des projets de développement de TGV fret et d'autoroutes ferroviaires (ferroutage).

#### Libéralisation

Dans son plan de réforme, la SNCF projette de créer des filiales de droit privé pour améliorer la rentabilité du fret par la compétitivité. A relever qu'au chapi-

tre concurrence ferroviaire fret, l'Hexagone est déjà bien servi. Outre la SNCF, sept opérateurs sont déjà actifs. Il s'agit de Veolia, EuroCargoRail, Colas Rail, B-Cargo, Europorte 2, CFL-Cargo et VFLI. La part de marché de ces nouveaux entrants ne cesse d'augmenter. Elle est passée de 8,3 % en décembre 2008 à 12 % en mai 2009 selon les données fournies par le Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire de l'infrastructure.

#### Réactions syndicales

Face à ce plan de restructuration, les réactions syndicales sont contrastées. La CFDT a déclaré

« qu'on ne peut qu'être satisfait des projets d'avenir, restent le dossier difficile des suppressions de postes et celui de l'harmonisation sociale dans le fret ferroviaire ». Quant à la CGT, elle juge que « les projets de développement du fret ne doivent pas justifier la casse de 60% de la messagerie ferroviaire; six mille cheminots devront être reclassés, peut-être hors du groupe ».

Le 20 octobre, la CGT, la CFDT et SUD Rail ont appelé les cheminots à la grève pour demander à la direction de la SNCF qu'elle ouvre de véritables négociations sur cette réforme du fret. AC

La libéralisation du rail a été suivie par une série d'accidents graves

## Angleterre, le prix de l'incohérence

A la fin juin de cette année, la Grande-Bretagne a dû renationaliser une ligne ferroviaire qui avait été privatisée. L'opérateur privé National Express en avait assez de travailler sur une ligne qui n'était plus rentable.

La compagnie National Express exploite des lignes ferroviaires et de bus dans plusieurs pays. Malgré son expérience dans le secteur, elle a tout bonnement décidé de mettre un terme le 30 juin 2009 à sa licence d'exploitation de la ligne ferroviaire East Coast qui relie Londres à l'Ecosse. Raison invoquée: cette ligne n'était plus rentable. L'Etat a été contraint de reprendre l'exploitation de cette ligne dès le 1<sup>er</sup> juillet, mais il a déjà annoncé qu'il la privatisera à nouveau en 2011. La Grande-Bretagne, grand précurseur de la libéralisation du rail depuis 1993, reste ainsi fidèle à son credo. La récente décision de vendre la ligne à grande vitesse High Speed One Londres - Tunnel sous la Manche à des opérateurs privés pour alléger les finances de l'Etat -

asséchées par l'aide apportée aux banques - fait partie du même scénario néolibéral.

#### Série d'accidents graves

Les conséquences de la libéralisation du rail, en particulier l'externalisation de l'infrastructure, a été vécue de manière douloureuse par la Grande-Bretagne. Depuis 1997, plusieurs accidents graves ont été recensés. Accidents qui ont provoqué la mort de plus de 50 personnes et des centaines de blessés. La privatisation du rail est clairement la cause de ces accidents. L'entretien des installations de sécurité n'a plus été correctement effectué et l'on a négligé la formation du personnel.

#### « Un crime »

Suite à une série noire d'accident ferroviaires survenus en Allemagne, Alex Gordon, un cheminot syndicaliste anglais, a écrit dans une publication allemande: « La privatisation du rail est un crime fondé sur la directive de l'Union européenne 91/440 qui prévoit la séparation de l'infrastructure de l'exploitation, séparation qui a été mise en pratique en tout premier en Grande-Bretagne, bousillant ainsi le savoir-faire des cheminots. »

Peter Moor/AC

### UNE GRÈVE POUR S'OPPOSER À UNE NOUVELLE LIBÉRALISATION

Roland Fourneray a travaillé comme aiguilleur à la SNCF. Depuis une dizaine d'années, il est le secrétaire général du syndicat CGT de la région de Dijon. Une région où la SNCF emploie 6000 cheminots. Il a participé à l'organisation de la grève du 20 octobre dernier contre la libéralisation du fret.

**Dans les médias français, cette grève de 24 heures a été un peu perçue comme « une grève de plus » des cheminots. Qu'en dites-vous ?**

Cette grève était nécessaire. Nous ne voulons pas que les critères de rentabilité dans le secteur du fret ferroviaire se fassent au détriment du service public. En réduisant drastiquement le trafic des wagons isolés, la SNCF oublie de dire qu'elle devra fermer des centaines de gares marchandises et aussi des gares de triage. Elle ne

pourra plus irriguer l'ensemble du territoire avec des trains marchandises.

**Mais les pertes d'argent et de parts de marché ne rendent-elles pas inévitable un changement de cap ?**

La CGT propose depuis de nombreuses années la création de TGV fret. Mais la SNCF a derrière la tête de créer des filiales pour opérer sur ces grands axes. En résumé, le plan de libéralisation du fret veut nous conduire vers une privatisation des grands axes rentables et vers une suppression du service public régional. La route récupérera au niveau régional les camions que le rail aura gagné sur les grandes lignes. Ce sera donc zéro gain pour l'environnement.

**Mais la libéralisation du fret a déjà commencé en France puisque, outre la SNCF, sept opérateurs privés sont déjà actifs dans votre pays. Connaissez-vous les conditions de travail des cheminots qui travaillent chez ces privés ?**

Nous essayons de nous implanter dans ces entreprises où la tendance est de faire faire aux conducteurs de trains les mêmes horaires qu'aux conducteurs de camions. Nous avons même eu le cas extrême d'un mécanicien qui a conduit 17 heures d'affilée. Ces entreprises rognent sur la sécurité. Nous ne voulons pas de ça ! Nous voulons que la SNCF maintienne ses standards de sécurité et ses prestations salariales et sociales pour tout son personnel fret.

Interview Alberto Cherubini



Roland Fourneray, secrétaire général CGT de la région de Dijon.

## SEV

**25 novembre**  
Hôtel Bern  
Berne

■ **Comité fédératif**  
Séance d'automne

Les documents seront envoyés directement aux délégués quelques jours avant la séance.

## Sous-fédérations

**14 novembre**  
9 h 45  
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.

*VPT tl*

## Sections

**29 octobre**  
de 16 h à  
20 h

■ **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.

**6 novembre**  
Salle de l'ancienne poste de Tolochenaz  
20 h

■ **VPT MBC/BAM/TPM**  
Assemblée générale

Ordre du jour: 1. Ouverture de la séance, appel, minute de silence, acceptation du procès verbal de la dernière assemblée, il sera à dispo en lecture 15 minutes avant le début de la réunion; 2. Admissions & démission; 3. Acceptation par vote à main levée des points suivants: élection d'un nouveau secrétaire pour la section, élection d'un membre pour la commission des tours de services TPM, 4. Résultats provisoires ou définitifs des négociations salariales, prises de décisions si besoin; 5. Lecture et acceptation par l'assemblée de la mise à jour de la CCT MBC; 6. Rapport du Président sur les activités de la section durant l'année; 7. Propositions individuelles. Une choucroute de l'amitié conclura l'assemblée.

*Pour le comité, A. de Giuli*

**7 novembre**  
Hôtel-de-Ville de Bussigny,  
18 h

■ **RPV Lausanne**  
Assemblée générale, suivie du souper chasse

Inscriptions et ordre du jour affiché au local de la manœuvre.

**11 novembre**  
Lausanne  
Salle des Vignerons.  
Buffet de la Gare, 17 h

■ **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, 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 s'inscrire d'ici le 9.11. 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, marco.helfenfinger@sbv-online.ch, Tél. 032 385 13 12.

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

■ **VPT-GATU-TL**  
Assemblée sections romandes VPT 2009

Cette année notre section organise l'assemblée romande VPT 2009. 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@tvtnmail.ch, tél. 076 370 19 60

**14 novembre**  
Delémont  
Restaurant du Bœuf, vieille ville  
10 h 45

■ **BAU Arc jurassien**  
Assemblée générale

Une assiette chaude sera servie au terme de l'assemblée. Nous comptons sur une nombreuse participation.

*Claude Di Gianvittorio, président*

**17 novembre**  
14 h 30  
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, qu'ils soient syndiqués ou non. Nous comptons grandement sur votre participation.

**19 novembre**  
Dépôt de Chandolan  
19 h

■ **VPT-TPF réseau urbain**  
Assemblée générale d'automne

Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités à y participer. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux. Attention: tous les collègues qui n'ont pas encore reçu leur cadeau du 50<sup>e</sup> de la section, sont priés de prendre contact avec Pierre-Alain Perritaz au 079 780 91 53.

**23 novembre**  
Réfectoire de l'atelier 2<sup>e</sup> étage,  
20h15

■ **VPT-VMCV**  
Assemblée générale d'automne.

Le comité vous invite à participer nombreux à cette assemblée, actifs, retraités sont les bienvenus. Patrick Rouvinez, SEV Assurances, sera présent pour répondre à vos questions. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux de service. Venez nombreux!

## DÉGÈS

**Helena Berger**, veuve d'Alexandre, Courrendlin, décédée le 15 octobre dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

**Paul Bonvin**, chef de train retraité, décédé le 12 octobre dans sa 79<sup>e</sup> année. Membre PV Valais.

**Mercédès Fromaget**, veuve d'Henri, décédée le 21 octobre dans sa 96<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Pia Gaillard**, veuve d'Edmond, Genève, décédée le 3 septembre dans sa 101<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Blanche Mottet**, veuve d'Oscar, décédée en Valais le 13 octobre dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Genève

**Jean-Pierre Ostinelli**, conducteur de bus TPN, Collex, décédé le 14 octobre dans sa 58<sup>e</sup> année. Membre SEV-VPT Nyon-St-Cergue-Morez.

**Marie-Louise Parmentier**, veuve de Georges, Lausanne, décédée le 24 septembre dans sa 73<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Adolphe Radelfinger**, fonctionnaire d'exploitation retraité, Mont-sur-Lausanne, décédé le 4 septembre dans sa 81<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

## Pensionnés

**10 novembre**  
Auberge communale  
Léchelles  
10 h 45

■ **PV Fribourg**  
Assemblée d'automne

Nous invitons tous nos membres à participer à l'assemblée d'automne. Départ du train de Fribourg à 10 h 03, de Romont à 09 h 33, de Payerne à 10 h 30. Les orateurs du jour seront notre président central PV Ricardo Loretan et notre vice-président central Bernard Demierre. La remise des distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section aura le plaisir de vous offrir le repas. Les agendas SEV seront remis après le repas. Les épouses et amies de nos membres sont cordialement invitées.

**12 novembre**  
10 h 30  
Martigny  
Salle  
Communale

■ **PV Valais**  
Assemblée d'automne

Ouverture de la caisse dès 10h pour l'encaissement du prix de l'Agenda SEV 2010 (Fr. 15.-, veuillez préparer la monnaie). A part les points de l'ordre du jour statutaires, notre oratrice du jour, M<sup>me</sup> 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 9h53, arrivée à la place centrale à 9h55, 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 Pieroz. » La participation personnelle s'élève à Fr. 25.- 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 bienvenus(e).

## Loisirs

**28/29 novembre**  
Brigue-Glis  
Sport Center  
Olympica

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

Souhaites-tu développer, améliorer ou affiner tes compétences au badminton? Rassemblement: 12 h 10 au sud de la gare de Viège (départ du car postal à 12 h 13) ou à 12 h 30 au Sport Center Olympica. Entraînements: sa 14 h 15–17 h 30 + di 9 h–12 h 30, libre le sa 20 h 30 – 22 h. Retour: départ du car postal à 14 h 22 du Olympica en direction de Viège. Le prix de Fr. 135.– resp. Fr. 155.– inclus la location des terrains, les repas de midi (sa et di), le repas du soir, le logement et le buffet du petit-déjeuner. Les non-membres paient un supplément de Fr. 30.–. Délai d'inscription: 8.11. Renseignements et inscriptions auprès de Roger Baumann, Tél. 052 242 22 14, roger.baumann@svse.ch, www.ussc.ch

## 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

## 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 12h 15 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@vtmail.ch. – tél. 076 370 19 60

Organisation: section sev-vpt-gatu-tl



Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel  
des transports  
Sindacato del personale  
dei trasporti

Avec près de 50 000 membres, le Syndicat du personnel des transports est le plus grand syndicat du domaine des transports publics. Le SEV à Berne cherche

**un/e journaliste à 60 – 80 %**  
pour le journal *contact.sev*, uniquement durant un congé-maternité (début janvier – fin mai 2010).

Le lieu de travail est Berne. De très bonnes connaissances d'allemand sont indispensables (traductions). Plus de renseignements auprès d'Henriette Schaffter, journaliste, au 032 423 36 30. Etes-vous intéressé/e? Madame Ursula Lüthi, responsable du personnel, se réjouit de recevoir votre postulation écrite complète (ursula.lueithi@sev-online.ch). SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, www.sev-online.ch

■ ZPV Léman

## Riche menu automnal pour les membres ZPV Léman

L'assemblée d'automne est ouverte le 10 septembre à 15 h 05 à Lausanne, Claude remercie les collègues présents pour leur confiance et leur participation. Il remercie également le vice-président central ZPV (Pascal Fiscalini) ainsi que Olivier Barraud pour leur participation à nos débats. Sur 211 membres, 19 sont présents. Extraits du procès-verbal.

Nous avons créé un drapeau de section avec l'appartenance cantonale sur le recto (Vaud – Valais – Genève) et les couleurs SEV au verso du drapeau.

### Agressions

Claude nous donne les informations suivantes: le listing des agressions continue d'être tenu à jour et nous constatons que malgré l'introduction des SECURITAS sur les trains critiques, le niveau des agressions reste anormalement haut (env. 20% d'augmentation par rapport à la même période en 2008) par contre il semblerait qu'un très léger mieux soit constaté au niveau des agressions de niveau 4 (agression physique sévère). Un cercle de sécurité a été créé au SEV depuis 2008 et des séances régulières s'y déroulent, notre président en fait partie et un certain nombre de points y sont traités (voir

pv détaillé).

### Informations des CFF

Le 22 juin, l'entreprise nous informait sur les dossiers suivants : projet de service à la place sur le Gothard, introduction des teams en service grandes lignes, accompagnements des securitas sur les trains critiques des week-ends, introduction de la surtaxe de 10.– dès le 1.08.2009 et mise en place du double accompagnement en trafic FV. Ces derniers nous informe également sur le calendrier du non-accompagnement des trains RX, Lausanne – Genève dès 2010, Bern – Bienne/Bern – Olten/St-Gall – Chur/dès 2013 et Bâle – Zürich via Frick dès 2014. Un essai pour les teams en trafic grandes lignes aura lieu dans les dépôts de Genève et Zürich dès le changement d'horaire 2010, les sections ZPV seront impliquées dans le processus de discussion.

La section ZPV Léman a lancé une pétition sur demande du personnel RV de Romanche pour la modification de certaines pièces d'uniforme (en attente). La section tient une liste à jour des collègues désirant quitter Genève pour d'autres dépôts.

Le nouveau système informatique pour la prise des vacances a été mis à disposition des collègues de la ZPV Léman et donne entière satisfaction, nous remercions son créateur, le collègue Babey Denis de Bienne pour son excellent travail. Des discus-

sions régulières ont lieu entre le LOC Ouest Werren et le Pdt ZPV Léman, Claude recommande aux membres de faire remonter les problèmes et les remarques afin que ces éléments soient discutés avec la direction de la région. La section s'active dans le recrutement et rend visite régulièrement aux nouvelles classes d'apprentis dans la région. La section constate une nouvelle fois que l'utilisation du personnel dans la région ne donne pas satisfaction, nous considérons toujours que la centralisation des prestations au dépôt de Genève est une aberration (crise immobilière, cherté des loyers, etc). nous attendons un changement de cap des CFF. La section dénonce également l'état de l'effectif catastrophique dans la région Léman, l'été 2009 aura été insupportable pour tous les agents de train, le personnel est fatigué et cette situation n'a que trop duré. L'accompagnement des trains critiques du matin les week-ends par les SECURITAS et au complet et semble donner satisfaction.

### Informations de la COPE

Une information complète a été faite par notre président, Roger complète ces dernières en abordant les sujets suivants: l'essai des autorisations de départ par SMS bat son plein et semble se passer sans rencontrer de grandes difficultés, nous regrettons toutefois la décision des CFF de vouloir continuer sur cette voie au détriment du maintien des coffrets OD: Le dossier des bandes de vacances

supprimées pendant les vacances scolaire en été a fait grand bruit et la section ZPV Léman reste convaincue que la COPE n'a pas respecté le mandat donné par les collègues de la base et que certains membres de cette commission du personnel ne sont plus dignes de représenter les collègues. Un sondage sera effectué auprès des agents pour définir dans quelles mesures ces derniers obtiennent leur jours libres en cas de demande, le comité de section pense que la COPE essaie de récupérer le coup comme ils peuvent mais à notre avis le mal est fait. Selon les dires de la direction de la région, dans 1 année, l'effectif du dépôt de Genève devrait être au complet. (situation à suivre). Versement: Certains CFP, spécialement à Genève font la chasse à ceux qui ne versent pas les montants exacts. La position du comité de section est claire, tant que l'argent encaissé est versé dans les délais prévus il n'y a pas de raison de faire des problèmes, les abus seront dénoncés. Chargement des vélos dans les trains: la COPE discute avec les CFF afin que des emplacements sécurisés soient prévus pour ces bicyclettes. Sécurité dans les transports publics: la Polfer termine souvent son travail à 23 h 00, à cause du manque d'effectif et des heures de nuit à économiser.

### Informations syndicales

La parole est donnée au vice-président ZPV, Pascal Fiscalini qui nous informe de certains dossiers traités par la

ZPV comme : le projet Buon appetito sur la ligne du Gothard, les agressions, le projet des teams en trafic grandes lignes. 2 exigences sont formulées (voir page 17). Minute syndicale: Claude nous rappelle brièvement à quoi doit servir la minute syndicale et comment tout cela fonctionne. La demande pour 2010 bat son plein et Claude espère que le maximum de collègues adhéreront à ce système car les membres du comité de section consacrent pas mal de temps à la cause syndicale et il est naturel qu'une partie du temps soit défrayé. Roulement: nous sommes dans l'attente des propositions de la centrale. Les assemblées des roulements sont planifiées depuis le début de l'été.

Divers: Roger Flückiger nous informe de sa décision de démissionner de la COPE pour le 31.12.2009. Le collègue Olivier Masserey s'inquiète de la disparition future du home Ferrier à Genève, la section demandera au SEV de s'investir dans ce dossier car cette habitation est la dernière bouée de sauvetage pour les collègues ayant des problèmes de logements à Genève. Claude nous donne rendez-vous le 5 novembre prochain à Grolley pour l'assemblée régionale Ouest qui sera organisée par nos amis de la ZPV Fribourg, il espère une forte participation. Claude félicite les collaborateurs ayant 25 ans ou même 40 ans de service. L'assemblée est close à 18 h 40.

*Le secrétaire au PV  
A suivre sur la page 17*



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

[www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

Téléphone 031 311 89 51

# Grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe

du 1<sup>er</sup> au 14 juin 2010 (14 jours)

Prix forfaitaire: CHF 3900.-

Un magnifique circuit vous conduira à des villes intéressantes du Sud-Est de l'Europe à travers des paysages pittoresques! Vous entamerez un beau circuit en train spécial confortable qui vous conduira à Veliko Tarnovo après avoir traversé les impression-

nantes gorges du fleuve Iskar. Vous franchirez ensuite le col de Schipka pour arriver à Burgas, sur les rives de la Mer Noire, puis à Plovdiv. Le chemin de fer de montagne des Rhodopes, à voie étroite, vous fera découvrir les gorges et les hélicoïdales des monts Pirin.

## P R O G R A M M E

### 1<sup>er</sup> jour, mardi 1<sup>er</sup> juin: Suisse - Munich

Voyage en train Eurocity à Munich et poursuite à bord du train de nuit à destination de la Roumanie.

### 2<sup>e</sup> jour: À travers les Carpates

Vous traverserez les steppes hongroises et les montagnes de Siebenbürgen pour arriver à Brasov, en Roumanie.

### 3<sup>e</sup> jour: Brasov et le château de Dracula

Le matin, vous visiterez la remarquable vieille ville de Brasov. L'après-midi, vous découvrirez le célèbre château de Bran.

### 4<sup>e</sup> jour: Brasov - Sofia

En empruntant la ligne montagneuse du col de Predeal, vous arriverez à Bucarest. Poursuite du voyage pour Sofia.

### 5<sup>e</sup> jour: Sofia

Un tram historique vous permettra de voir la ville. Après-midi libre.

### 6<sup>e</sup> jour: Gorges d'Iskar - Veliko Tarnovo

Départ du circuit de trois jours à bord d'un train spécial affrété exclusivement par SERV RAIL. Ce

train est composé d'une voiture de 1<sup>re</sup> classe climatisée et d'une voiture-salon. Selon la ligne, il est tracté par une locomotive diesel ou électrique. Le voyage conduit le long du fleuve Iskar à travers des gorges romantiques à Pleven, puis à Veliko Tarnovo. Visite de cette ancienne ville moyenâgeuse des tsars.

### 7<sup>e</sup> jour: Col de Schipka - Burgas

Le train emprunte l'impressionnante ligne de montagne jusqu'à Karnobat. Visite de la vieille ville de Nessebar. Poursuite du voyage pour la ville portuaire de Burgas.

### 8<sup>e</sup> jour: Burgas - Plovdiv

Voyage en train spécial à Plovdiv et visite du centre historique. Ensuite, voyage en car pour Velingrad.

### 9<sup>e</sup> jour: Train à vapeur des Rhodopes

Le train à voie étroite régulier vous conduira à Septemvri. Un train spécial à vapeur vous ramènera ensuite à Velingrad.

### 10<sup>e</sup> jour: Chemin de fer des Rhodopes

Le train régulier à voie étroite vous conduira à Dobrinishte à travers des montagnes sauvages.

### 11<sup>e</sup> jour: Couvent de Rila - Sofia

Le bus vous conduira au célèbre couvent de Rila. Poursuite du voyage pour Sofia.

### 12<sup>e</sup> jour: Sofia - Thessalonique - Athènes

Vous traverserez la vallée de Sturma pour arriver à Thessalonique, en Grèce. Un train Intercity prendra le relais pour vous rendre à Athènes.

### 13<sup>e</sup> jour: Athènes - Patras

Voyage en train d'Athènes à Patras et embarquement sur le ferry confortable pour rejoindre l'Italie.

### 14<sup>e</sup> jour: Ancona - Suisse

Arrivée le matin à Ancona. Voyage en train EUROSTAR jusqu'à Milan, avec correspondance pour la Suisse.

### Option: Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie

du 5 au 12 juin 2010 (8 jours).  
Détails voir ci-dessous.



### Inscription

- Grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe, 1<sup>er</sup> au 14 juin 2010
- Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie, 5 au 12 juin 2010
- Chambre et cabine individuelle désirée, supplément CHF 800.-
- 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

Tél. privé

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 • Tél. 031 311 89 51

Demandez le programme détaillé!



**Compris:** Voyages en train selon programme (Munich-Brasov en voiture-lits «Double», St. Margrethen-Munich, Sofia-Athènes et Ancona-Milan en 1<sup>re</sup> classe, autres trajets en 2<sup>e</sup> classe) • Ferry Patras-Ancona en cabine extérieure à deux lits • Tous les voyages et transferts en car • Toutes les visites et excursions • Voyage en train spécial pendant trois jours • Voyage en train à vapeur du chemin de fer des Rhodopes • 11 nuitées dans des hôtels 4 étoiles en chambres à deux lits • Pension complète durant tout le voyage • Guides locaux à Brasov et en Bulgarie • Documentation de voyage • Accompagnement SERV RAIL dès Zurich et jusqu'à Milan • **Non compris:** Supplément chambre individuelle et cabine intérieure individuelle, CHF 800.- • Titres de transport jusqu'à St. Margrethen et au départ de Milan pour la Suisse • Assurance obligatoire pour annulation et SOS, CHF 88.-  
**Option: Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie, du 5 au 12 juin 2010 (8 jours):** Ce voyage vous permet de participer à une partie du grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe. Aller et retour en avion (SWISS).  
Prix forfaitaire CHF 2500.- • 5 juin 2010: Vol direct de Zurich à Sofia. Visite de la ville et ensuite même programme comme ci-dessus du 6<sup>e</sup> au 11<sup>e</sup> jour • 12 juin 2010: Le matin, visite de la ville de Sofia en tram historique. L'après-midi, vol direct avec SWISS à destination de Zurich.

# Journée de la Migration Samedi 21 novembre



**Hôtel Arte**  
**rue Riggerbach 10, Olten**  
**9.30 à 16.00 heures**

## ■ Thèmes

- **Qu'en est-il de ma rente en tant que migrant/e?**  
→ Est-ce que je la reçois aussi dans mon pays d'origine ?  
→ Est-ce que je peux retirer mon avoir de la caisse de pensions ?

## • Processus CCT CFF

## • Nouvelles autorités SEV dès 2010

## • Elections au comité SEV

Election d'un membre et d'un suppléant dans le comité SEV (dès 2010)

**Votre participation est très importante. Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux !**

## ■ Intervenants

**Angelica Sorrentino**, coordinatrice INCA Suisse

**Manuel Avallone**, vice-président

## ■ Qui peut y participer ?

Tous/Toutes les migrant(e)s intéressé(e)s (aussi les non-membres SEV)

Tous les membres SEV intéressés

## ■ Coûts

La participation est gratuite. Le repas de midi est offert par le SEV.

## ■ Inscription

Inscription avec talon ci-joint

## Inscription Journée de la Migration Samedi 21 novembre 2009

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Sous-fédération \_\_\_\_\_

Nationalité \_\_\_\_\_

J'ai besoin de la traduction en  français  italien

Date \_\_\_\_\_ signature \_\_\_\_\_

A retourner jusqu'au 13 novembre 2009 au plus tard au:  
Secrétariat syndical SEV, Case postale, 3000 Berne 6,  
031 357 57 57, migration@sev-online.ch

■ ZPV Léman – suite de la page 15

## Deux exigences votées à l'unanimité

Ces 2 exigences ont été acceptées à l'unanimité par l'assemblée des membres souveraine et ces dernières seront transmises au SEV.

### Exigence N° 1 (Manque d'effectif / Etat des postes)

Depuis de longues années, le manque d'effectif est chronique dans la région Léman, 2007 marqua un 1<sup>er</sup> tournant dans ce que le personnel des trains pouvait accepter en matière de conditions de travail, mais depuis 2 ans la situation s'est encore aggravée.

En effet, tous les jours, des tours de contrôle sont supprimés, les agents se retrouvent fréquemment seuls sur les trains après 22 h 00, les agressions continuent d'être monnaie courante, les demandes de congés ne sont plus garanties, les heures supplémentaires explosent, le personnel n'en peut plus.

Le personnel des trains a toujours rempli son mandat et s'efforce tous les jours d'assurer un service haut de gamme afin que les trains circulent à l'heure dans des conditions de sécurité optimales. Les agents œuvrant dans le terrain et les collègues chargés de la répartition du personnel sont à bout de force et exigent que l'employeur CFF respecte son personnel et applique sans conditions les dispositions prévues aux chiffres 126 et 128 de la CCT.

Nous demandons au SEV qu'il s'engage

sans délais dans ce dossier en faveur de ses sociétaires et nous exigeons que l'état des postes soit immédiatement renégocié avec les CFF, il en va de la santé des agents de trains.

### Exigence N° 2 (Emploi du personnel)

Depuis bientôt 3 ans, un certain nombre de collègues ayant des contrats de travail pour Genève sont employés à Lausanne sans contre partie.

Cette manière de faire ne respecte pas la CCT et même si les collègues concernés y trouvent leur compte pour quelques jours dans l'année, à moyen et long terme, c'est toute la corporation qui va en subir les conséquences négatives. Les CFF peinent à repourvoir les postes vacants à Lausanne et s'appuient sur un effectif qui n'est pas réaliste. Les postes de chefs de train qui deviennent vacants sont repourvus par des postes de contrôleurs, ceci engendre un nivellement par le bas et freine les promotions de bon nombre d'agents. Cette manière de procéder n'est plus admissible, un climat délétère règne dans la région car les personnes concernées sont fatiguées et résignées, les collègues exigent que l'employeur CFF respecte son mandat et applique les dispositions prévues aux chiffres 21 et 23 de la CCT.

Nous demandons au SEV qu'il s'engage sans délais dans ce dossier en faveur de ses sociétaires et nous exigeons que les postes vacants de chefs de train soient remplacés poste pour poste.

■ PV Biel/Bienne

## Randonnée dans l'Emmental avec passage sur les vieux ponts de bois

La bise était froide, mais le soleil brillait lorsque 22 marcheurs enthousiasmés ont pris le train dans la région des trois lacs le 15 octobre. Leur but était Oberburg, où à 11 h la randonnée le long de l'Emme débutait. Sous la conduite de Paulet Rohrer, nous avons pris la direction de Ramsei à travers des bois parés de leurs couleurs automnales. L'arrêt pour le repas de midi s'est fait au restaurant du Soleil à Hasle-Rüegsau. Chacun était content de pouvoir prendre un moment de repos dans un local chauffé où le dîner nous a été servi. Un grand merci au personnel de cette belle auberge pour le service rapide et sympathique. Peu après 14 h, le groupe continuait sa randonnée le long de l'Emme en direction de Lützelflüh pour atteindre Ramsei peu avant 16 h. Tout au long de la randonnée, nous avons pu ap-

prendre l'historique des divers vieux ponts de bois rencontrés. Peu avant Hasle, nous avons admiré le plus long vieux pont de bois d'Europe avec un arc de 60 mètres de long. Il a été remplacé en 1955 par un pont en béton et a été reconstruit deux ans plus tard en aval de son ancien emplacement. Le pont de bois près de Lützelflüh (im Gohlhaus) a été construit en 1846. En l'an 2000, il a été déplacé de 45 mètres en amont pour faire place à un nouveau pont en béton. Remis en état, il est actuellement utilisé par les piétons et les cyclistes.

Tous les participants ont eu beaucoup de plaisir durant cette belle journée et sont tous rentrés heureux dans leurs foyers vers 17 h. Nous adressons de tout cœur un grand merci à notre compétent guide Paulet Rohrer.

Ruedi Flückiger/trad. J.-C. Amiet

Financement spécial pour le trafic aérien

## Votations du 29 novembre: cela nous concerne !

Le prochain week-end de votations comporte trois objets, dont un nous concerne directement.

L'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien semble un brin compliqué. Il en va de la modification de

l'article 86 de la constitution fédérale et du versement du produit de l'impôt sur le kérosène, qui alimente aujourd'hui la caisse fédérale et le financement spécial de la circulation routière, au trafic aérien, notamment en faveur de mesures de protection de l'environnement, de mesures de protection contre les actes illicites et de mesures de sécurité. Le PS et les Verts du Parlement ont refusé cette

Unsere Vorortsbahn mit attraktivem Fahrplanangebot (15-Minuten Takt) befördert jährlich über 4 Millionen Reisende. Moderne Sicherungsanlagen mit Linienleiter-Zugbeeinflussungssystem sorgen für einen sicheren und pünktlichen Betriebsablauf. Für die verantwortungsvolle Fahrdiensttätigkeit suchen wir eine kontaktfreudige, leistungsbereite Persönlichkeit als

### Fahrdienstleiter/in

Sie bedienen die Zugleitstelle (Domino 69) und disponieren den Zugs- und Rangierbetrieb. Weiter verkaufen Sie Fahrausweise sowie Bahnreisen und beraten unsere Kundinnen und Kunden im Bereich Reise- und Personenverkehr. Sie sind bereit, Pikettendienste zu leisten und deshalb den Wohnsitz in der Region Forch zu wählen. Das gelegentliche Führen von Zügen sorgt für eine vielseitige Tätigkeit. Dies setzt eine gewisse Fahrerfahrung sowie den Besitz des Führerausweises B voraus.

Wir erwarten eine Ausbildung als Bahnbetriebsdisponent oder Kauffrau/ Kaufmann Reisebüro. Sie schätzen den Kontakt mit Kundinnen und Kunden, haben Freude an verantwortungsvollen Aufgaben und arbeiten gerne in einem kleinen Team. Bei Unregelmässigkeiten und Betriebsstörungen behalten Sie jederzeit die Übersicht und meistern auch heikle Situationen.

Bei uns finden Sie eine abwechslungsreiche und verantwortungsvolle Aufgabe, mit der Möglichkeit sich zum/zur Lokführer/in auszubilden.

Fritz Heiniger, Betriebsleiter, erteilt Ihnen gerne detaillierte Auskünfte, Telefon 043 288 11 33. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen per Post: Forchbahn AG, Renate Siegrist, Personalmanagement, Luggwegstrasse 65, Postfach, 8048 Zürich.

**Forchbahn AG**



JEDE FAHRT EIN AUSFLUG.

### TROIS QUESTIONS À PHILIPP HADORN

**contact.sev:** Que signifie le « financement spécial du trafic aérien? »

**Philipp Hadorn:** Le produit de l'impôt sur le kérosène serait désormais réparti à un tiers dans la caisse fédérale et deux tiers pour le trafic aérien.

**Est-il vraiment utile de créer un règlement à ce propos?**

Oui, tout à fait. Et cela garantit l'exécution des tâches des autorités. A l'avenir, 20 millions des 60 millions de francs par année (moyenne) iront encore dans la caisse fédérale. Des 40 millions restants, environ 20 seront utilisés pour la sécurité technique et 10 pour des mesures contre les

actes terroristes et en faveur de la protection de l'environnement.

**Quelles seraient les conséquences en cas de refus ?**

Une amélioration de la sécurité du trafic aérien et du respect envers l'environnement ne serait pas possible. La pression sur les rapports de travail déjà précaires augmenterait encore. Le SEV, avec sa section GATA, veut une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement, avec des conditions de travail justes. Pour cela, il faut dire oui le 29 novembre.

pan/Hes

*Philipp Hadorn, secrétaire syndical, est responsable entre autres de la section GATA.*

modification. L'USS ne s'est pas prononcé sur ce point. Le SEV recommande à ses membres d'accepter cette modification.

L'USS laisse la liberté de vote concernant l'interdiction d'exporter du maté-

riel de guerre et recommande le non à l'initiative anti-minarets. Le SEV rejoint ces deux positions.

pan/Hes



### Manager Rail Services (m/w, 100%)

Wir sind ein international führender Anbieter von Destination Management Services für Geschäftskunden, Gruppen und Individualreisende. Für das Bahnreservierungsteam in Zürich suchen wir zum 01.02.2010 eine fachlich versierte und unternehmerisch denkende Leitung.

Sie führen ein Team von 4 Bahnspezialisten und koordinieren die Zugbuchungen für Reisegruppen aus Übersee (v.a. Japan). Sie verantworten das Profit-Center, verhandeln Preise und Konditionen und beraten unsere Verkaufsbüros in Japan, Fernost und USA.

Wir erwarten eine Ausbildung zum Bahnbetriebsdisponent bzw. KV öv und 3 Jahre Berufserfahrung mit Führungsverantwortung. Lösungsorientierung, Autorität und die Fähigkeit, sich selbst und Ihr Team auch unter hoher Arbeitsbelastung zu motivieren setzen wir ebenso voraus wie Kommunikationsstärke und sehr gute Deutsch- und Englischkenntnisse in Wort und Schrift.

Bitte bewerben Sie sich online unter [www.kuoni-dmc.com/jobs](http://www.kuoni-dmc.com/jobs)

#### IHR KONTAKT

Kuoni Travel Ltd., Destination Management, Klaus Henkel, Ueberlandstrasse 360, CH-8051 Zürich, Tel. +41 44 325 22 43

Angle droit

# Procédures Suva – AI

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

*Le team de l'assistance judiciaire accompagne souvent des membres après un accident ou pendant une maladie de longue durée à travers les procédures de la Suva et de l'Assurance-invalidité. Voici brièvement une explication sur le déroulement de tels cas.*

Si un collaborateur est victime d'un accident, l'employeur l'annonce à la Suva. Celle-ci prend en charge les frais médicaux et hospi-

taliers et verse à l'employeur une indemnité journalière durant toute la durée de l'absence. L'employeur verse le salaire.

## Réductions de l'indemnité

Il peut arriver que la Suva réduise le montant de l'indemnité journalière si le collaborateur a causé l'accident par suite d'une grave négligence. La réduction de l'indemnité est appliquée avec effet rétroactif après quelque temps et le collaborateur doit ainsi rembourser à l'employeur le montant en question. La Suva cesse de verser ses prestations normalement lorsque le collaborateur

peut à nouveau effectuer complètement le travail qui lui est assigné.

## Octroi d'une rente ?

S'il n'y a pas de traitement qui puisse apporter une amélioration de l'état de santé et que le collaborateur ne peut pas reprendre le travail ou seulement partiellement, la Suva va suspendre la prise en charge des frais et le versement de l'indemnité journalière et examiner la possibilité d'octroyer une rente pour les suites de l'accident. L'octroi d'une rente peut aussi être envisagé si le collaborateur retravaille, mais plus dans sa précédente

fonction. La Suva se base exclusivement sur les suites de l'accident pour l'examen de la rente. D'autres restrictions liées à l'état de santé (maladies) ne sont pas prises en compte dans la décision. Au plus tard à ce moment-là, le cas doit être annoncé à l'assurance invalidité (Office AI du canton de domicile).

## Egalement en cas de longue maladie

Une demande AI entre aussi en ligne de compte lors d'une longue phase de maladie et pas seulement en cas d'accident. Une fois la demande déposée, l'AI ouvre la phase d'intervention précoce. On essaie, par des moyens simples et ciblés, de conserver la place de travail (qui est en général encore disponible).

Cette phase se termine après six mois sur une décision de principe. Cela peut aller de l'attribution d'une aide au placement ou de

mesures professionnelles, jusqu'à l'examen d'une rente. Mais la rente n'est en principe examinée que s'il n'y a aucune mesure professionnelle possible.

## Calcul de la rente

Le montant de la rente ne dépend pas du taux d'incapacité de travail, mais il est calculé sur la base des salaires avant et après le problème de santé. L'AI prend en compte toutes les restrictions liées à l'état de santé pour le calcul de la rente. Si un collaborateur a droit à la rente de la Suva et de l'AI, celles-ci vont être cumulées jusqu'à un certain plafond, selon la règle de surindemnisation.

Lorsqu'une rente est octroyée, la plupart des caisses de pensions octroient également des prestations.

*L'équipe de la protection juridique*

Courrier des lecteurs

## CFF - un ensemble ?

Les solistes de première classe doivent former un ensemble. Ce sont les mots du CEO Andreas Meyer au Kursaal à Interlaken à l'occasion du séminaire des cadres.

Est-ce que c'est vraiment le cas aux CFF ? Ou bien sommes-nous au moins sur la bonne voie ?

Les divisions ne mènent-elles pas chacune son combat pour sauvegarder ses propres avantages et ses bénéfices ?

Ce que nous ressentons au quotidien, moi et mes collègues de la manœuvre, dans notre environnement professionnel, ne va pas vraiment dans cette direction.

Exemple 1: le 7 septembre, l'Infrastructure ferme la gare de triage de Rotkreuz, 20 agents de manœuvre doivent faire leurs valises et se retrouvent avec un avenir incertain. Mais le site de Rotkreuz n'est pas fermé, il est transformé en gare team Cargo. Cargo amène ses propres agents de manœuvre.

Exemple 2: au changement d'horaire de décembre

2009, l'Infrastructure ferme aussi la gare de triage de Bienne. Ce sont de nouveau 40 agents de manœuvre qui doivent plier bagages, car Bienne passe aussi chez Cargo qui emploiera son propre personnel de manœuvre.

Exemple 3: Cargo résilie une partie de ses contrats de service avec l'Infrastructure car elle va réaliser elle-même certaines tâches dès le changement d'horaire. Cela signifie que là encore, des collègues de la manœuvre ont un avenir incertain dans l'Infrastructure.

Ce n'est pas mon but de porter des accusations. Mais moi et mes collègues de la manœuvre ne comprenons pas que nos collègues doivent faire leurs valises parce que des agents de manœuvre de la même entreprise mais d'une autre division perdent leur poste de travail. A votre avis, cela est-il un ensemble M. Meyer ?

L'agent de manœuvre est toujours présenté comme étant irremplaçable et précieux. Mais en réalité, il est comme une boule de billard

que l'on fait rebondir sur les bords de la table avant de la faire disparaître dans un trou. Et il faut faire attention car si le coup est trop fort, la boule atterrit hors de la table. Comment ces agents de manœuvre qui servent la clientèle (interne/externe) et accomplissent leur travail à satisfaction par tous les temps doivent-ils comprendre ce qu'il se passe ? Si le trafic diminue, ce seront les premiers à avoir la corde autour du cou et à servir de cible pour réaliser des économies. Un ensemble devient fort ou reste fort si sa composition reste la même. Si un nouveau soliste vient et qu'un ancien soliste doit alors s'en aller, le nouveau doit d'abord être formé et cela affaiblit l'ensemble.

Est-ce que les CFF sont vraiment sur la bonne voie pour former un ensemble ? J'en doute. Chaque division est tellement centrée sur ses besoins et ses avantages que cela empêche l'ensemble de fonctionner.

*Hanspeter Eggenberger  
président central RPV*

## 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](http://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](mailto: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; [regina.ronca@sev-online.ch](mailto:regina.ronca@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](mailto:kontakt.annoncen@kretzag.ch), [www.kretzag.ch](http://www.kretzag.ch)

**Pré-presse:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

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

**La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 12 novembre.**

**Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 5 novembre à 10 h**

**THE BRADFORD EXCHANGE**

The Ashton-Drake Galleries

The Hamilton Collection

Des valeurs toujours actuelles

*Tout tourne autour du sapin de Noël...*

*l'Express au Pays  
des Merveilles*

*Lumineux, animé et musical*

Avec ses 12 bâtiments illuminés pour les fêtes et plus de 30 personnages, cette œuvre d'art travaillée et peinte à la main forme un décor de Noël exclusif pour cette grande fête. Tandis que le Père Noël tourne autour de l'arbre et que le train se fraie un chemin dans ce paysage de rêve, on entend un charmant pot-pourri d'airs de Noël célèbres et populaires. Laissez-vous charmer par ce décor musical.

- 12 bâtiments illuminés et plus de 30 habitants
- L'express au Pays des Merveilles roule sur 3 niveaux
- Le Père Noël tourne autour de l'arbre
- Réalisées en pâte à sculpter
- Avec certificat d'authenticité

Taille réelle: env. 40 cm. de haut

Branchement électrique inclus –  
fonctionne aussi avec 3 piles (non fournies).



“Ho, ho, ho!” -Le Père Noël fait sa tournée autour du sapin



12 bâtiments illuminés et plus de 30 habitants – tous fabriqués et peints à la main

©Thomas Kinkade, The Thomas Kinkade Company, Morgan Hill, CA. All rights reserved.

**BON DE COMMANDE EXCLUSIF**

Répondez avant le 30 novembre 2009

**Oui**, je réserve l'arbre de Noël, 50214  
“l'Express au Pays des Merveilles”

Je vous règle ma commande comme suit:

Je désire  une facture totale  3 mensualités

Par Visa ou Mastercard

\_\_\_\_\_

Expire \_\_\_\_\_(MMAA)

Code de sécurité (les derniers 3 chiffres au dos de votre carte) \_\_\_\_\_

Nom/Prénom \_\_\_\_\_ À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue \_\_\_\_\_

CP/Localité \_\_\_\_\_

e-mail \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_ Signature \_\_\_\_\_

A retourner à: **The Bradford Exchange, Ltd.**

Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

Tél. 041 768 58 68 • Fax 041 768 59 90

e-mail: kundendienst@bradford.ch

Internet: www.bradford.ch



*Un pot-pourri  
musical d'airs de  
Noël populaires*



*Avec lumière*

**Seulement**  
**Fr. 89.--** par mensualité  
**Prix total: Fr. 267.--**  
(+ Fr. 16.90  
Expédition et Service)

**Garantie de reprise de 12 mois**

Pour commander en ligne, veuillez saisir le numéro: 50214

[www.bradford.ch](http://www.bradford.ch)

The Bradford Exchange, Ltd.  
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • Tél. 041 768 58 68 • Fax 041 768 59 90  
e-mail: kundendienst@bradford.ch • Internet: www.bradford.ch

Votation genevoise du 29 novembre

# CEVA: le cœur d'une étoile ferroviaire

Le 29 novembre, les électrices et électeurs genevois devront dire s'ils acceptent un crédit complémentaire pour financer la réalisation du CEVA, la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse. Ce vote constitue un enjeu majeur pour l'avenir du transport ferroviaire dans le bassin franco-valdo-genevois car seul le CEVA peut transformer le cul de sac de Genève en nœud ferroviaire.

Les réseaux ferroviaires suisses et français ne se connectent actuellement qu'en un seul point: Bellegarde. En mettant en réseau les infrastructures ferroviaires existantes de la Haute-Savoie et de l'arc lémanique, le CEVA permettra d'aller en train de la rive droite à la rive gauche de Genève.

Ainsi, Genève se trouvera au centre d'une vaste étoile ferroviaire, desservant dans un rayon de 60 km une population de près d'un million d'habitants, avec 230 km de ligne ferroviaire, desservant 40 gares dont 20 en France.

## CEVA : d'une pierre quatre coups !

Longue de 16,1 km, dont 14,1 km sur territoire genevois, cette liaison suivra un parcours dont 60% sera en souterrain (tunnel ou tranchée couverte).

Le CEVA remplit 4 fonctions :

1. Il servira aux déplacements au sein de la ville, comme le ferait un métro, (p. ex. Bachet-Sécheron). 5 stations nouvelles seront construites: Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital, Eaux-Vives, Chêne-Bourg.

2. Pour les voyageurs en pro-

venance du lieu de Coppet ou de France voisine, il permet d'accéder au cœur de la ville, sans devoir changer de

Le besoin en déplacements de fait que s'accroît

Comme souvent, Genève a

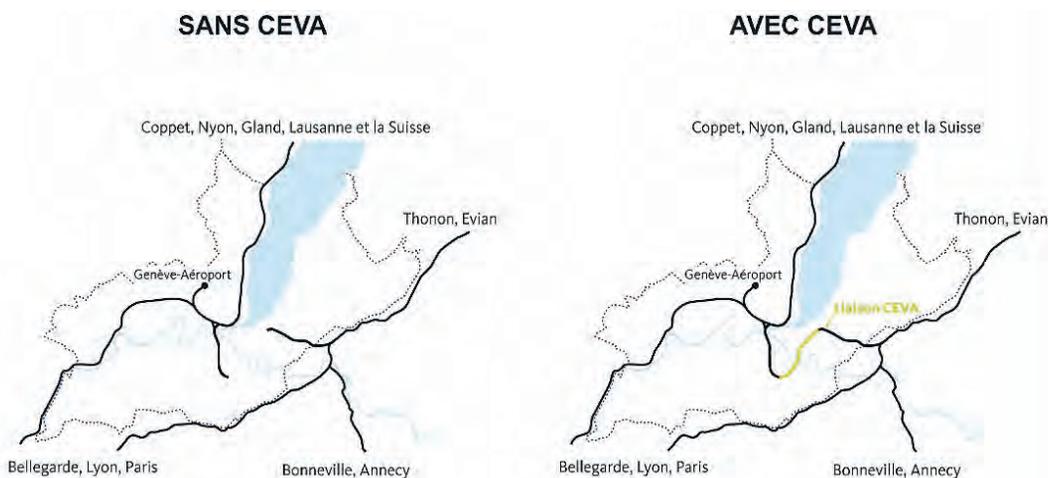
chantier.

Grâce à la convention de 1912, toujours valable, la Confédération prend à sa

portées par les frontaliers !

Le tracé alternatif est une vaste blague

CEVA



La liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse changerait la donne pour toute la région!

moyen de transport; c'est une liaison péri-urbaine de type RER.

3. Il sert de liaison interrégionale rapide, c'est-à-dire d'un centre à un autre, incluant notamment Lausanne et Nyon.

4. Il est relié au réseau international. Un trajet tel que Annecy – Neuchâtel, aujourd'hui impossible, pourra se faire grâce au CEVA.

Le CEVA offrira 6 liaisons par heure (de 5h à 1h), 7 jours sur 7. Cette offre se décompose de la manière suivante : 4 RER, avec une cadence d'un quart d'heure, desserviront tous les arrêts depuis Coppet et les 5 nouvelles gares du parcours jusqu'à Annemasse (et trois d'entre eux continueront sans transbordement en direction d'Evian, de St-Gervais et d'Annecy) et 2 trains RegioExpress à deux étages relieront Lausanne à Annemasse sans transbordement, en desservant les gares de Lancy-Pont-Rouge et des Eaux-Vives.

En termes de fréquence, 4 RER ajoutés aux 2 RegioExpress font que, au cœur du bassin, il y aura 1 train toutes les 10 minutes.

du retard : toutes les grandes villes suisses ont leur RER depuis au moins 10 ans. A Genève, la situation devient d'autant plus urgente que, d'ici 20 ans, le bassin franco-valdo-genevois comptera 200 000 habitants et 100 000 emplois de plus. Si le canton ne se dote pas d'une solution de transport efficace, que seul un RER peut apporter, il deviendra irrespirable, dans tous les sens du terme !

## Genève ne paie que 43% de la facture totale

Le crédit initial pour le CEVA a été calculé en 2000. Neuf ans plus tard, la prise en compte des demandes des communes, des services cantonaux mais aussi de l'Office fédéral des transports rend nécessaire de voter un crédit complémentaire. Le Grand Conseil a, dans ce cadre, décidé d'y inclure toutes les améliorations techniques possibles aujourd'hui pour diminuer le son sol-dien (vibrations produites dans le sol) afin de répondre aux inquiétudes des riverains.

Le coût du CEVA s'établit aujourd'hui à 1479 millions de francs. Ce montant tient également compte des rentrées des appels d'offres pour tous les travaux de gros œuvre, donc l'essentiel du

charge plus de la moitié des frais et a déjà confirmé par écrit qu'elle assumerait sa part du renchérissement. Mais cette promesse ne concerne que le CEVA. Dès lors, le CEVA ne coûtera à Genève que 642 millions. Ce montant représente moins d'une année des recettes fiscales ap-

qu'Annemasse en fait le triple. Et, pour couronner le tout, les autorités françaises ont, à répétées reprises, indiqué que ce tracé ne les intéressait pas.

CEVA/SEV

## APPEL AUX MEMBRES

Chères et Chers Collègues Genevois,

En tant que Président de la section TS Romandie Sud-Ouest, je m'intéresse au projet CEVA, la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse. Cela fait un certain temps que nous parlons de ce projet et enfin il se concrétise. Trop de temps a été perdu à mettre en place des structures qui pourront désormais être réalisées. Pour nous les cheminotes et cheminots, cela va signifier être capable de répondre à un accroissement d'activité telles que vente des titres de transport, entretiens et nettoyages de trains supplémentaires, ce qui devra engendrer une augmentation du nombre de collaborateurs. En conséquence les CFF SA, notre employeur aura à repenser l'organisation pour l'entretien des trains. Pour

nous, le transport par le rail va encore évoluer dans le trafic de proximité où nous sommes bons. Nous avons une carte à jouer alors ne la laissons pas passer. Faisons comme bons nombres de nos collègues de la région zurichoise et bernoise, investissons dans ce combat du trafic régional. Je vous encourage donc à aller donner votre opinion, fin novembre, en faveur de ce projet intelligent et innovateur pour un avenir qui mise sur l'idée d'un transport propre et respectueux de notre environnement.

Michel Badoux, président de section TS Sud-Ouest

Site: [www.laveritesurceva.ch](http://www.laveritesurceva.ch),  
[www.ceva.ch](http://www.ceva.ch).  
Youtube: [ceva](http://ceva), ce sont souvent les opposants.

Un membre SEV présente un attrait de sa région

# Wildnispark – un parc naturel périurbain

Daniel Wollenmann, 36 ans, est chef au service des mouvements à la SZU (Sihltal Zurich Uetlibergbahn) et vice-président de la section SEV-VPT Sihltal. Il nous recommande une excursion au Wildnispark Zurich, qui peut se combiner aisément avec une randonnée sur l'Albisgrat.



dans un enclos de grande taille et à l'état proche du naturel. La plupart des installations pour les animaux sont ouvertes en tout temps librement. Les installations pour les sangliers sont ouvertes uniquement de 8 h à 16 h, tout comme la partie ouest et la maison des chats sauvages (en été jusqu'à 19 h).

Le Langenberg et la forêt de Sihl forment depuis peu le « Wildnispark Zurich ». Cette période-ci offre une vue particulièrement belle, puisque les couleurs de l'automne ont envahi la forêt. Le fait que les feuilles tombent rend également plus visibles les animaux de la forêt. Ils sortent également plus souvent durant la journée, vu les températures plus froides. De bonnes raisons de visiter le Langenberg, où l'on peut observer des cerfs, des ours, des loups, des lynx et des élans

Départ de la gare principale de Zurich toutes les 20 minutes avec le S4 (SZU), jusqu'à la station Wildpark-Höfli. De là, il faut environ 30 minutes à pied pour rejoindre le restaurant (ouvert tous les jours). On peut aussi



Plus d'infos: [www.szu.ch](http://www.szu.ch)  
et [www.wildpark.ch](http://www.wildpark.ch).

sortir à la station Langnau-Gattikon et prendre le bus 240 ou 140 pour arriver à plus grande proximité du parc.

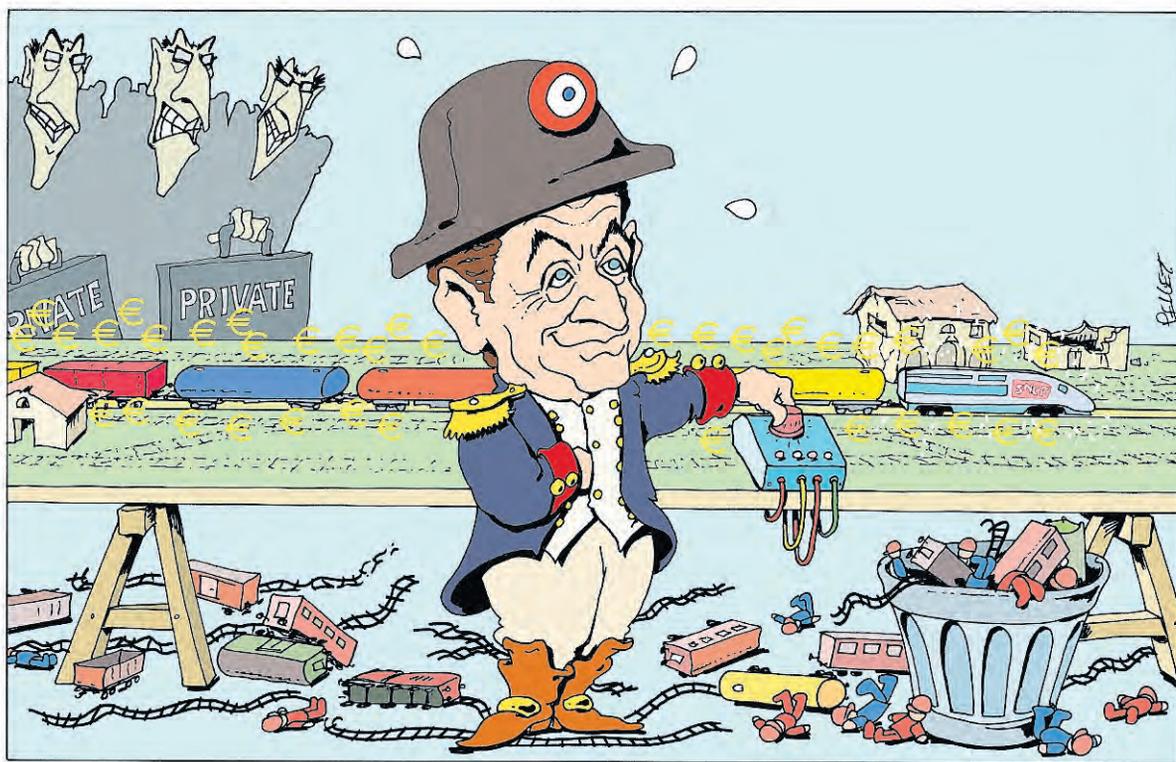
## Vaste forêt vierge

On peut continuer avec le S4 jusqu'à la station Sihlwald (toutes les heures de Zurich HB, au 18) pour se retrouver au cœur de la plus grande forêt de feuillus du plateau, laissée à l'état naturel depuis 2000. Les bois morts, les vieux arbres et ceux plus récents, tout cela rend la

zone sauvage. C'est impressionnant.

Le centre pour les visiteurs se trouve à cinq minutes à pied de la station et est ouvert du 21 mars jusqu'à fin octobre. Un sentier d'aventure ainsi que de nombreuses randonnées y sont proposées. Est à recommander la randonnée jusqu'à l'Albischorn et plus loin, sur l'Albisgrat, jusqu'à l'Albispass, via Schnabelburg et Hochwacht-Aussichtsturm (3 heures). On peut s'y restaurer et reprendre ensuite le car postal pour Langnau. Celui qui veut marcher encore davantage peut continuer depuis l'Albispass jusqu'au point de vue de Felsenegg, que l'on atteint en une heure et demie. De là on peut prendre le funiculaire Adliswil-Felsenegg, récemment rénové, qui nous emmène jusqu'à Adliswil, ou alors se promener le long du chemin des planètes jusqu'à Uetliberg (1 heure et demie), et de là prendre le S10 pour la gare de Zurich HB. *Fi/Hes*

## PELLET PIOCHE: SARKO JOUE AUX « PETITS TRAINS »



Dessin Alain Pellet, Ollon (VD)

## IL Y A 50 ANS

### Grève des transports

La grève des 24 000 travailleurs africains des services de transport (Otraco) du Congo belge s'est terminée, le 13 octobre, par l'obtention d'une hausse de salaires de 12%.

Pendant la grève, l'organisation syndicale FGFB Congo avait transmis à ses affiliés européens l'ordre de se refuser à faire office de briseurs de grève dans ce conflit concernant les travailleurs indigènes. Par conséquent, le personnel européen des navires long-courriers refusa la manutention du service postal.

# suisse traffic

Foire internationale spécialisée  
du transport public

## Berne, 11-14 novembre 2009

### Symposium suisse traffic pour l'élite des cadres européens

Mercredi 11 novembre 2009

10 h 00 – 16 h 30 Enjeux et développements  
les transports publics jusqu'en 2030,  
entre autres avec le conseiller  
fédéral Moritz Leuenberger,  
ministre suisse des transports

### Conférences spécialisées pour experts

Mercredi 11 novembre 2009

10 h 00 – 13 h 00 ICT «dans les véhicules et les  
entreprises»

14 h 00 – 17 h 00 infrastructure des «voies ferrées»

Vendredi 13 novembre 2009

10 h 00 – 13 h 00 technologie ferroviaire  
«optimisation énergétique»

14 h 00 – 17 h 00 technologie ferroviaire  
«interopérabilité/homologations»

Inscrivez-vous en ligne  
dès maintenant  
[www.suissetraffic.ch](http://www.suissetraffic.ch)

Economisez avec le billet  
combiné RailAway.

Les cheminotes et cheminots artistes font la preuve de leur talent lors d'une exposition

# «L'organisation? Je m'en occupe!»

Il faut un peu chercher pour trouver une référence aux chemins de fer dans la biographie d'Ursula Orsolini.

Sa présidence du groupe-ment « rail-art.ch » est toutefois tout à fait fondée.

La première référence vient de son arrière-grand-père qui a travaillé pour le légendaire « train des petits pains espagnols », premier train reliant Baden à Zurich. Son grand-père s'est quant à lui installé à Lucerne et c'est là qu'a grandi Ursula Orsolini.

Après avoir fréquenté l'école de commerce, elle a effectué des séjours linguistiques en Angleterre et à Rome, où elle a rencontré un architecte romain, avec lequel elle s'installe en Suisse en 1959.

En 1973, son époux trouve un poste d'architecte à Lucerne, à l'arrondissement de direction 2 des CFF, bien qu'il n'ait pas pris la nationalité suisse, comme le souligne Ursula. Il est entré à ce moment-là au SEV.

## Seule avec deux enfants

Son époux décède en 1981 et Ursula reste seule avec deux enfants. En raison des années de cotisations manquantes, elle n'a eu droit qu'à une petite rente et a dès lors dû travailler à temps partiel, pour subvenir aux besoins de sa famille.

Ses enfants tiennent de leur père: sa fille au niveau géographique puisqu'elle s'est installée en Italie et le fils au niveau professionnel puisqu'il étudie l'architecture, après un apprentissage de dessinateur en génie civil et différents jobs dans le domaine créatif.

## Devenir manager culturel

Après le départ de la maison de ses enfants, Ursula Orsolini a eu davantage de temps pour elle. Elle a commencé par la danse: « La musique et le mouvement, ça fait du bien à l'âme » dit-elle. Elle a

ensuite désiré apprendre quelque chose de nouveau et a suivi un cours de management culturel en 2002. Son travail de diplôme consiste alors à organiser un concert de jazz.

Lorsque le co-président du groupement rail-art décède, une voisine d'Ursula à Horw lui demande si elle ne veut pas s'engager et mettre ses nouvelles compétences au service des cheminots artistes. A ce moment-là, Ursula n'avait qu'assez peu d'expérience en matière artistique et n'était pas membre de rail-art. Elle a malgré tout dit oui et est devenue directement présidente: « L'organisation, je m'en occupe ! » dit-elle.

## Découverte de sa propre créativité

En 2005, elle a organisé sa première exposition rail-art à la Bibliothèque cantonale de Bellinzona et deux ans plus tard une exposition couronnée de succès dans l'ancienne église de Flüelen.

L'exposition nationale de cette année a lieu tout prochainement au Kornhaus d'Herzogenbuchsee. Images, sculptures et poèmes la composent. Environ 30 artistes présentent leurs œuvres. Ursula Orsolini en fait partie, puisqu'elle a commencé à peindre il y a quelques années. Elle avait présenté ses premières œuvres à Flüelen. Entretemps, elle a également découvert la photographie et est membre de l'EFFVAS (cheminots photographes cinéastes vidéastes amateurs) depuis peu de temps.

## Beaucoup de travail

Elle est bien sûr un peu nerveuse avant le vernissage et le début de l'expo, car l'organisation d'un tel événement est source de beaucoup de travail. Elle espère qu'il y aura de très nombreux visiteurs et que les œuvres seront bien accueillies et appréciées par le public.

Peter Anliker/Hes



Ursula Orsolini met ses compétences et connaissances au service de l'art des cheminots et cheminotes.

## rail-art.ch

« rail-art.ch » est le groupement suisse des cheminots peintres, sculpteurs et écrivains. Cette association a été fondée en 1952 et est ouverte, depuis la révision des statuts en avril de cette année, aux artistes non-cheminots.

Le groupement offre à ses membres la possibilité d'exposer à très peu de frais. C'est un service important, car « celui qui travaille dans les chemins de fer n'a guère de temps pour son hobby », déclare la présidente Ursula Orsolini. Les œuvres sont

hétéroclites et de qualité variable. Un jury spécialisé juge les œuvres présentées et distribue des distinctions aux meilleurs travaux. « rail-art.ch » compte à ce jour environ 70 membres, dont beaucoup sont retraités. En plus de l'assemblée générale annuelle, des activités sont organisées, offrant la possibilité

d'échanger et de nouer de nouveaux contacts.

L'exposition de cette année, à laquelle participe une trentaine de femmes et d'hommes, aura lieu du 7 au 15 novembre au Kornhaus d'Herzogenbuchsee (Wangenstrasse 1). On peut la voir tous les jours de 11 à 17 h (jusqu'à 21 h le jeudi). Le vernissage aura lieu le 7 novembre à 11 h.

Toutes les personnes intéressées sont les bienvenues, aussi bien à l'exposition qu'au vernissage. pan/Hes



BIO