

Gilbert D'Alessandro

L'Assemblée de la VPT a élu le Fribourgeois comme 2^e représentant au comité SEV.

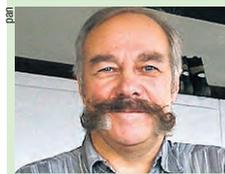
Page 2



Une femme SEV au Conseil national

Edith Graf-Litscher est secrétaire syndicale SEV depuis 2008 et conseillère nationale. Cette socialiste est active dans les dossiers liés aux transports et à la politique de la santé.

Pages 6 et 7



Arthur Beyeler

La passion des trains et celle des lapins, un sacré mélange.

Page 24

Le SEV aura 90 ans à fin novembre ...

... et une certaine responsabilité !

L'évolution des conditions de travail dans les transports publics nous montre bien ce qui a pu être obtenu avec l'aide du SEV durant ces 90 dernières années.

Pour le syndicat du personnel des transports, le jubilé n'est pas seulement source de fierté mais aussi de

devoir moral dans la lutte pour les améliorations de la vie des travailleurs. Les salaires et temps de travail, le travail de nuit et le droit aux vacances, la prévoyance sous toutes ses formes : des améliorations considérables ont été obtenues, en partie par négociation, en partie par des grèves ou en passant devant les tribunaux. Pour ses membres, le SEV a toujours

été un partenaire fiable et fidèle, tenace et intransigeant. Aujourd'hui, certains acquis sont à nouveau en danger. C'est pourquoi un syndicat comme le SEV, qui lutte avec ses membres pour des conditions de travail justes est plus que jamais nécessaire !

Pages 12, 13 et 14

Assemblée des sections romandes VPT à Epalinges au-dessus de Lausanne

Contrôler la sous-traitance

Samedi 14 novembre, la section VPT tl, présidée par **Johan Pain** (photo en médaillon) a accueilli plus de deux-cents représentants de sections VPT romandes. L'assemblée a été marquée par une table ronde consacrée au thème « Développement des transports publics et sous-traitance ». Ce débat a eu lieu dans le fief du **M2**, symbole du développement dynamique des transports publics dans notre pays. Revers de la médaille de ce développement: la pression sur les coûts poussent les entreprises à sous-traiter. Le SEV revendique des contrôles plus assidus des conditions de travail des entreprises sous-traitantes.

Pages 8 et 9



EDITO

« HAPPY BIRTHDAY SEV »

Le SEV fête son anniversaire. Il a 90 ans et ne ressent aucune fatigue.

Il y a 90 ans, les membres actifs d'alors, qui avaient pour devise

« Ensemble, nous sommes plus forts », ont fondé le SEV.

Les collègues de toutes catégories professionnelles et de toutes entreprises ont commencé à lutter pour de meilleures conditions de travail et conditions de vie, avec un succès considérable à la clé.

Tous ensemble pour une cause commune, solidairement!

Depuis lors, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et le monde a

fortement changé. Les problèmes et la pression sur les conditions de tra-

vail et les conditions de vie de nos collègues sont encore et toujours

d'actualité. Afin de trouver des solutions, de défendre et d'améliorer

nos conditions de travail et conditions de vie, nous devons de plus en

plus mettre en avant l'expérience et les connaissances des pionniers.

« Ensemble, nous sommes plus forts » est un leitmotiv encore

très actuel et reste la clé du succès syndical.

Pour cet anniversaire, je souhaite à notre SEV, ainsi qu'à nous tous,

beaucoup de chance. Avant tout, je souhaite que tous ensemble - retraités,

actifs, jeunes, Suisses, migrants, femmes et hommes - luttons pour un

SEV fort et pour de meilleures conditions de travail et conditions de vie

de tous nos collègues. Solidairement!

Giorgio Tuti, président SEV

Assemblée extraordinaire de la VPT le 20 novembre à Berne

Sur la route du succès

Le Fribourgeois Gilbert D'Alessandro a été choisi comme adjoint au président central afin d'intégrer le Comité SEV dès l'an prochain. Les délégués de la sous-fédération VPT ont, enfin, accepté le nouveau règlement de gestion ainsi que le budget pour l'année 2010.

L'enjeu majeur de cette journée reposait essentiellement sur la désignation du 2^e membre au sein du nouveau comité SEV devant siéger aux côtés de Kurt Nussbaumer. Deux prétendants de qualité et déterminés dans leur engagement pour cette fonction convoitaient ce poste, ce qui constituait tout à la fois une chance et une difficulté pour les soixante-deux délégués réunis pour l'occasion ce vendredi 20 novembre

à Berne (voir *contact.sev* n° 22). Après qu'ils se soient personnellement présentés devant l'assistance et aient fait état de leur bagage syndical respectif ainsi que de l'objectif de leur candidature, un vote sans appel a désigné Gilbert D'Alessandro, président de la section TPF réseau urbain, plutôt que Patrick Clot de la CGN, membre du comité fédératif. Peter Bernet, TPL Lugano, seul candidat, est élu comme suppléant. Cette délégation correspond en tous points aux vœux exprimés par le président Kurt dans la recherche de savants équilibres dans les mandats et la représentation des branches au sein de la sous-fédération.

Tout est ok

L'adoption du nouveau règlement de gestion a cette fois été une tâche facile. Points importants, l'art. 4.2.2: « le président de l'assemblée des délégués est



Peter Bernet, suppléant, Kurt Nussbaumer, président central et Gilbert D'Alessandro, deuxième membre, représenteront la VPT au comité SEV.

PRISE DE CONGÉ DE DEUX VALEUREUX VAUDOIS



Bref retour sur l'assemblée de printemps: Roger, Danièle et Bernard, ont gardé le sourire... jusqu'à cet automne !

La sous-fédération VPT a pris congé, ce printemps, de plusieurs collègues arrivant au bout de leur mandat, dont deux Romands, quittant le Comité central après vingt-deux années au compteur ! « On pourrait les appeler les frères siamois, en effet, tous les deux ont commencé leur mandat en 1987 et le terminent en même temps » précise Danièle Dachauer, la vice-présidente romande.

Bernard Millioud, orateur et questionneur très pertinent a gravi plusieurs échelons du parfait militant syndical avant d'accéder au Comité central. A sa retraite professionnelle du LEB il

continue, tout naturellement son mandat sous l'étiquette de représentant des pensionnés. Roger Longchamp, récemment retraité du CEV, a, lui, déployé ses sciences également au sein de l'Union syndicale suisse et dans la Caisse 69 (AVS) des Entreprises suisses de transport. De plus, tout deux ont aussi rayonné comme président de leur section syndicale. « Vos engagements sans faille pour la défense de vos collègues et prises de paroles bien ciblées ont été très appréciés et méritent une standing ovation » conclut Danièle sous des applaudissements nourris.

JFM

désigné par la commission centrale. Il doit être membre de la commission centrale ou du comité central »; l'art. 9.3: « l'assemblée de branche élit les responsables de branche qui deviennent automatiquement membres du comité central (Fer 4, y compris un responsable des Services Ferroviaires / Bus-GATU 3 / Navigation 2 / Touristique 2 / Pensionnés 2) »; l'art. 10.3 « les assemblées régionales ne peuvent prendre aucune décision engageante. En revanche elles peuvent faire des propositions et résolutions, émettre des recommandations de vote ». Un secrétaire SEV est désigné comme responsable par branche (art.9.4).

Calendrier 2010

A la satisfaction du caissier Roger Maurer, le budget 2010

considéré comme équilibré et tenant compte de la nouvelle répartition entre les journées de branches, est avalisé. Les soixante-trois sections sont priées d'annoncer chaque année les admissions ou démissions afin de maintenir les comptes au beau fixe. De même, les sections peuvent également enrichir le site internet www.vpt-online.ch par leurs illustrations ou agendas. L'actualité immédiate sera l'assemblée des délégués du 5 mai 2010 et d'ici là, selon le calendrier des journées de branches : Touristique, le 15 janvier à Meiringen; Navigation, le 27 janvier à Lucerne; Fer, le 16 février à Olten; Bus/GATU, le 22 février à Olten; Pensionnés en automne (date et lieu à définir).

Jean-François Milani

ORGANISATION DES 63 SECTIONS VPT

Membres par branches (env.)	Responsable SEV
Fer-Rail 3800	Nick Raduner
Bus-GATU 2200	Christian Fankhauser
Navigation 450	Olivier Barraud
Touristique 500	Hans Bieri
Pensionnés 3400	Vincent Brodard

Le SEV compte 3500 membres de moins de 30 ans, à qui il destine plusieurs activités particulières

« Comment se faire respecter ? »

La commission jeunesse SEV propose un programme varié à tous les moins de 30 ans, qu'ils soient en formation ou non.

La journée des Jeunes SEV a lieu quatre fois par année. De plus sont organisés des championnats de ski avec les collègues autrichiens, un week-end de luge à Bergün, une présence lors de la semaine de sports d'hiver login à Fiesch ainsi que lors de la journée de sport login, une nuit d'Unihockey et une excursion en bateau « info et fondue » ainsi que divers cours, par exemple sur la CCT et les salaires. Plus de 20 jeunes SEV se sont retrouvés au « Westside » à Berne le 21 novembre. Le thème principal, « Comment



Le SEV peut compter sur de jeunes membres qui souhaitent s'engager dans la vie syndicale.

se faire respecter ? », a été traité lors de différents exercices pratiques: quelles stratégies adopter pour réussir à s'imposer lors de négociations ou de conflits (d'ordre

professionnel ou privé) ou encore en cas de postulations ?

Les jeunes ont pu tout d'abord discuter des situations quotidiennes aux-

quelles ils sont confrontés, et débattre des moyens pour réussir à faire valoir leurs intérêts. Le résultat était unanime: une voix qui porte n'est pas forcément source de succès. Des rapports de travail respectueux sont bien plus convaincants. Ce qui a l'air évident en théorie n'est pas toujours facile à appliquer, c'est pourquoi des exercices pratiques ont suivi.

Tisser un réseau

Le but de la rencontre est bien sûr également de faire connaissance avec d'autres membres SEV et de renforcer son réseau au sein du syndicat. De plus, les jeunes aiment être tenus au courant des actualités du monde des transports publics et connaître les environnements de travail des autres membres de la « famille SEV ». *pan/Hes*

Les CFF engagent toujours plus de cadres et de spécialistes hors CCT

Transparence et participation

Après les interventions du SEV contre l'augmentation des contrats basés sur le CO, les CFF lui ont promis des critères clairs et homogènes et une participation encore à définir.

Le séminaire destiné aux cadres, qui a eu lieu le 11 novembre à Bâle, était placé sous le thème « La CCT est-elle applicable aux cadres ? ». Le nombre de collaborateurs CFF engagés selon le CO a augmenté entre 2006 et 2009 de 1,2 à 2,8 %. Comme l'a annoncé Eveline Mürner, responsable de la politique du personnel, 750 personnes sont actuellement concernées: la direction de l'entreprise et ses subordonnés directs (sans le groupe de Consulting) comptent 80 top managers. S'y ajoutent 664 cadres et spécialistes du 2^e niveau hiérarchique. Eveline Mürner impute cette augmentation au fait que les spécialistes recrutés à l'externe, tels les informaticiens ou les responsables de la clientèle

chez Cargo, sont habitués à recevoir des salaires liés à la prestation et à des projets limités dans le temps et qu'ils ne souhaitent donc pas un engagement sous CCT. Comme le nombre de contrats CO se situe au-dessus de la limite des 2% prescrits dans l'Ordonnance-cadre de la loi sur le personnel fédéral, le SEV est intervenu auprès des CFF, après avoir entendu que des collaborateurs avaient été obligés de conclure de tels contrats, dans le but de pouvoir peut-être les congédier plus facilement. Les CFF ont demandé au DETEC une augmentation de la limite à 5 %, et celui-ci a donc procédé à une consultation durant le printemps. Le SEV a refusé d'augmenter cette limite. Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, explique que « les cadres et les spécialistes peuvent être engagés selon la CCT, qui offre assez de marge pour des règlements spéciaux, par exemple pour des primes à la prestation ou des procédures de licenciement simplifiées ». Elle a souligné qu'il est sur-

tout important, aux yeux du SEV, que les CFF fassent preuve de transparence. Pour Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV, « personne ne doit signer un contrat CO sous la contrainte et il doit en aller de même dans toutes les divisions ». Quant à Roland Schwager, président central VPV, il ajoute que « les CFF ont besoin de gens qui puissent s'identifier à l'entreprise. Et cela est plutôt le cas avec des engagements sous CCT ». Des contrats facilement résiliables et des primes à la prestation attirent surtout des gens qui n'hésiteront pas à saisir une meilleure offre quand une nouvelle occasion se présentera. Avec la conséquence que l'on connaît, à savoir une perte de savoir-faire. « Si quelqu'un ne vient que pour l'argent, il s'en ira aussi pour de l'argent » a concédé Eveline Mürner. Il y a deux ans, un règlement a été élaboré pour les top managers et un autre pour le 2^e niveau hiérarchique. Comme critères d'engagement hors CCT, Eveline Mürner a nom-

mé le nombre de subordonnés, le budget et l'impact pour atteindre les objectifs financiers. Afin d'obtenir à l'avenir des critères homogènes et d'accéder à la transparence, un centre de compétences a été créé pour tous les contrats CO des CFF. Les représentants du SEV ont salué l'initiative mais restent sceptiques quant à l'application de tels critères.

Participation revendiquée

Des représentants du DETEC, des CFF, du SEV, de Transfair, du VSLF et de l'ACTP se sont rencontrés le 13 novembre dernier pour discuter de l'augmentation de la limite des contrats CO. Le SEV a maintenu sa revendication d'être consulté lors d'engagements hors CCT. Les CFF ont finalement lâché du lest et accepté une certaine participation. Celle-ci devrait figurer explicitement dans une décision que le DETEC rédigera à l'attention du Conseil fédéral, explique Daniel Trollet, secrétaire syndical, après la rencontre.

Fi/Hes

EN VITESSE

SWISSMETRO

■ Le projet Swissmetro n'est pas réalisable actuellement selon son conseil d'administration. Le projet de train souterrain à sustentation magnétique entre les grands centres urbains n'est pas faisable dans un délai prévisible. Le conseil a suggéré de transmettre tous les droits du projet à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Un accord est en préparation avec l'institution qui dispose de tout le savoir-faire technique nécessaire après les recherches et développements déjà effectués sur Swissmetro. L'idée de Swissmetro remonte à une trentaine d'années, avec la naissance de Swissmetro SA en 1992. Durant ces dernières années, de gros efforts ont été entrepris pour développer le projet et parvenir à l'imposer. Quelque 11 millions de francs ont été investis par Swissmetro SA, la moitié provenant de la Confédération. Swissmetro promettait de relier Berne et Zurich en 12 minutes, Genève et Saint-Gall en moins d'une heure, avec une vitesse de pointe de 500 km/h dans des tunnels dépressurisés. L'association Pro Swissmetro ne l'entend pas de cette oreille et risque peut-être d'être entendue, puisque le projet d'une telle liaison a été repris par SwissRapide Express, une entreprise suisse.

SOLIDARITÉ

■ L'édition de novembre du magazine de l'OSEO traite notamment du chômage en Suisse et des solutions mises en œuvre par les OSEO régionales. En effet, de multiples projets régionaux encouragent la réinsertion de personnes au chômage. Yves Ecoeur, directeur de l'OSEO Valais et secrétaire des OSEO régionales, souligne que l'OSEO juge essentiel de ne pas seulement occuper les demandeurs d'emploi. Il faut aussi « profiter de la crise pour les former ». Bien d'autres sujets sont abordés dans ce numéro, tel par exemple la lutte pour des conditions de travail décentes au Mozambique. Pour en savoir plus sur l'OSEO: www.oseo.ch. La cotisation de 50 francs par année donne droit à l'abonnement au journal, qui paraît quatre fois par an.

Gares, fabriques de ville

Les gares de chemin de fer sont lieux de vie, donc de culture. « Les plus belles églises du monde » disait Blaise Cendrars, grand voyageur, familier des lignes héroïques, du Transsibérien aux trains du café brésilien convergeant vers le port de Santos.

Ces temples de l'ère industrielle ont d'abord servi à célébrer la gloire de leurs constructeurs, ingénieurs, architectes et banquiers et bien sûr aussi à faciliter les déplacements de voyageurs et les transports de marchandises. Par la suite, la fonction strictement utilitaire des gares s'est enrichie d'un rôle d'espace social fréquenté par des publics très divers, attirés par l'ambiance animée et divertissante, par le rêve de voyage aussi. Plus récemment, le concept de simple station ferroviaire a fait place à celui d'interface, offrant toutes les commodités souhaitables aux usagers.

Aujourd'hui, les plus grandes gares ont gagné le statut de véritables morceaux de ville, avec une multitude de commerces, de services et de bureaux. De véritable cité dans la cité, avec des centaines d'emplois, des dizaines de milliers de clients, chalands et passants. En gros le concept de RailCity, tel que proposé dans neuf des plus grandes gares de Suisse, dont Genève et Lausanne. En version plus modeste, on trouve les 19 « gares et plus », dont une dizaine dans les cantons romands (Delémont, Fribourg, Genève-Aéroport, Neuchâtel, Sion, Yverdon-les-Bains, etc.).

De plus en plus multifonctionnelles, les gares, les plus grandes tout au moins, deviennent des pôles où se manifeste, sous une forme concentrée, la culture urbaine. Certes, mobilité croissante oblige, les gares demeurent avant tout ces places intermédiaires où règne une ambiance de l'entre-deux, de transit entre

l'ici et l'ailleurs, où se mêlent la disponibilité des uns et la précipitation des autres, les visages soucieux de certains et le sourire de ceux qui se distraient en observant les allures des gens et du monde.

Mais, ces lieux de croisement et de rencontres que sont traditionnellement les gares se font aussi désormais lieux de l'expression culturelle. En effet, au gré des rénovations et réaménagements, les gares affirment leur place dans la ville, s'y insèrent mieux, la recentrent souvent, l'enrichissent toujours. Elles lui impriment une marque particulièrement forte quand il y a réaffectation d'installations traditionnellement liées au trafic ferroviaire. Comme par exemple à Fribourg avec le bâtiment de l'Ancienne gare devenue centre culturel ou à Zurich avec la restructuration du vaste périmètre sis au sud de la gare principale (« Stadtraum HB ») où les habitants et les étudiants auront remplacé les entrepôts et bâtiments délaissés.

En matière de conversion, Lausanne veut faire très fort. Elle a le beau projet d'installer le Musée cantonal des Beaux-Arts, à l'étroit dans le Palais de Rumine d'où il cherche à s'échapper depuis des décennies, dans l'actuelle Halle aux locomotives, dont le dépôt et l'entretien devrait se faire ail-

leurs dans le canton. Accueillie avec faveur par les publics les plus divers, cette idée ne se concrétisera pas isolément mais s'accompagnera d'une nouvelle extension de la gare aux voyageurs et de tout un aménagement urbanistique qui fera enfin du voisinage de cette gare un morceau de ville contemporaine, ouverte, accessible, conviviale.

La réalisation de l'ensemble du projet lausannois, qui s'étalera sans doute sur une bonne demi-douzaine d'années, passera par une étroite concertation entre les CFF, principaux propriétaires et exploitant des immeubles concernés et les autorités, tant cantonales (pour le Musée et l'organisation des transports) que communales (pour les aménagements urbanistiques).

Trois partenaires pour faire un morceau de ville et de culture. Et pour écrire ensemble une nouvelle page de l'histoire du principal noeuveau ferroviaire de Suisse romande.

Yvette Jaggi



SERV RAIL

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



www.servrail.ch

Téléphone 031 311 89 51

Intégration

Journée SEV de la migration

Assurances sociales, négociations salariales aux CFF et élection du représentant de la commission de migration au sein du comité SEV, voilà les trois plats du menu servi lors de la 5^e Journée SEV de la migration qui s'est déroulée le samedi 21 novembre à Olten.



Belle réussite de la cinquième édition de la journée SEV de la migration.



« Qu'en sera-t-il de mes rentes AVS, LPP et éventuellement AI en tant que migrant? » Angelica Sorrentino, spécialiste en assurances sociales, a résumé les principales démarches qu'un migrant doit accomplir à l'heure où il aura le droit de toucher ces rentes, qu'il reste en Suisse ou qu'il rentre dans son pays d'origine. L'oratrice du jour a été bombardée de questions par les trois douzaines de migrants qui ont participé à cette journée qui s'est déroulée à l'Hôtel Arte. Manuel Avallone a rendu les participants attentifs au fait qu'ils peuvent à longueur d'année s'adresser aux instances SEV pour obtenir des informations en matière de droit du travail et d'assurances sociales. Le vice-président SEV a brièvement évoqué la situation – difficile – des négociations salariales aux CFF avant de présenter les nouvelles structures du SEV. Antonio Gisondi, RPV Coire, a été élu membre du comité SEV et Angelo Chiuchiolo, TS Zurich, en sera le suppléant.

AC

Antonio Gisondi, représentant de la commission des migrants au sein du futur Comité SEV

« Faire entendre la voix des sans-voix »

A l'issue de son élection comme représentant de la commission migration au sein du comité SEV, nous avons profité de faire plus ample connaissance avec Antonio Gisondi.

Peux-tu brièvement te présenter pour les lecteurs de *contact.sev* s.t.p. ?

Je suis né le 4 mai 1959 dans la province de Benevento, en Italie. J'ai donc 50 ans et cela fait pile trente ans que je vis en Suisse. D'abord j'ai exercé le métier de maçon, mais depuis vingt ans je travaille aux CFF comme agent de manœuvre à Coire. Je suis marié, et nous avons deux enfants adultes. J'ai

toujours été un travailleur syndiqué.

Quel rôle entends-tu jouer dès le 1^{er} janvier prochain au sein de ce nouveau comité SEV ?

Je veux y faire entendre la voix des sans-voix. Je veux mettre davantage en lumière au sein du SEV le problème des immigrants.

Quels sont les principales difficultés que rencontrent les travailleurs étrangers aux CFF ?

Bien que les CFF soient une entreprise qui se déclare socialement avancée, il subsiste des problèmes d'intégration pour les étrangers. Des problèmes d'ordre linguistique et culturel. Et il me semble qu'à compétences égales entre ou-

vriers suisses et étrangers, les Suisses sont avantagés pour progresser au sein de l'entreprise. Nous voulons être traités sur le même pied d'égalité.

Le SEV prend-il suffisamment en compte ces problèmes d'intégration ?

Le SEV a fait un pas important en créant la commission migration, mais il faut aller plus

loin. Les migrants ne sont pas au SEV uniquement pour améliorer le taux de syndicalisation. Il faut davantage prendre en considération les difficultés que rencontrent les étrangers qui travaillent dans les secteurs du nettoyage, de la manœuvre et des travaux.

As-tu déjà une idée de ce qu'il faudrait faire pour que le SEV soit plus proche des préoccupations des migrants ?

Nous devrions davantage collaborer avec le syndicat Unia qui a une grande expérience dans ce domaine, notamment pour distribuer des informations syndicales en plusieurs langues.



Antonio Gisondi.

Interview Alberto Cherubini



Genève

OUI OUI OUI au CEVA

Samedi 21 novembre a eu lieu à Genève une manifestation pour la liaison ferroviaire du CEVA. Notre collègue Michel Badoux, président de la section TS Romandie sud-ouest, y a participé en compagnie de plusieurs membres du SEV qui soutiennent activement ce projet.

Sur la photo, Michel Badoux et en compagnie de Gabriel Barillier et Elisabeth Chate-lain, vice-présidents du comité Pro CEVA. La votation aura lieu ce week-end. Collègues genevois, si vous n'avez pas encore voté pour le CEVA, c'est la dernière qui sonne!

AC



« Nous ne pouvons pas laisser aux générations futures une infrastructure ferroviaire à l'abandon ! »

Edith Graf-Litscher, secrétaire régionale SEV et conseillère nationale PS/TG

La conseillère nationale Edith Graf-Litscher est la représentante féminine du SEV au Parlement

« Luttons contre le paquet d'écono

Edith Graf-Litscher prend position sur la future organisation de la police des transports et sur l'assainissement des caisses de pensions CFF et Ascoop. Et met en garde contre les 150 millions de francs biffés du budget fédéral des transports publics dès 2011.

contact.sev: Depuis septembre, tu es membre de la commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Quelle est l'actualité au sein de cette commission ?

Edith Graf-Litscher: Nous venons de discuter de la suite du dossier de la police des transports, notamment la police ferroviaire, qui veille à la sécurité des passagers et du personnel dans les trains et dans les gares. La commission va demander l'année prochaine au plénum que les entreprises mettent en place elles-mêmes leur police, afin d'assurer une très bonne sécurité, non pas de second, voire de troisième ordre. Pa-

rallèlement, d'autres services de sécurité pourraient intervenir mais sans remplir des tâches de police.

Donc des entreprises de sécurité privées resteraient actives aux côtés de la police des transports ?

Oui, mais la commission souhaite que des critères de qualité soient définis au niveau fédéral. La grande question reste cependant la suivante: qui doit être responsable à l'avenir des tâches de police des transports, les entreprises de transports publics ou les polices cantonales comme le souhaite la conférence des directeurs cantonaux de justice et police ? Ces derniers désirent former une entité nationale, à laquelle les entreprises de transports publics pourraient s'adresser, ceci afin d'éviter de devoir demander à chaque canton séparément.

Un tel concordat des polices cantonales aurait un avantage: les entreprises de transports publics ne devraient pas payer, ce qui serait correct puisque c'est l'Etat qui est responsable de la sécurité dans les lieux publics et donc dans les transports publics.

Les entreprises sont responsables et doivent contribuer à la sécurité. Et que se passera-t-il si les cantons ne mettent pas suffisamment de personnel à disposition ? Ceux-ci souhaitent surtout engager des assistants de police, qui ne suivent pas une formation aussi complète que les policiers.

Quels sont les arguments, à part ceux financiers, contre l'appartenance de la police des transports aux entreprises de transports publics ?

Les cantons disent qu'il y aurait alors des douzaines de corps de police. Ceci n'est cependant pas vraisemblable et pourrait être évité, en ajoutant dans la loi qu'une police de transport ne peut être liée à une

« On doit clarifier l'organisation de la police des transports au plus vite. »

entreprise uniquement si celle-ci est à 100 % propriété de la Confédération. Cela concernerait donc les CFF, qui devraient alors mettre leurs policiers à disposition des autres entreprises de transports aux mêmes conditions.

Et pour quelle solution opte le SEV ?

Une rencontre à ce propos a lieu le 27 novembre, entre le Team SEV chargé de la politique des transports, dont je fais partie, et le secrétaire syndical en charge de la section SBV-Securitrans, Martin Allemann. En tout cas, le SEV tient beaucoup à ce que l'organisation de la police des transports se clarifie au plus vite, car le personnel vit dans une grande insécurité.

Un thème également particulièrement important pour le SEV: les caisses de pensions CFF et Ascoop. Quand est-ce que le message du Conseil fédéral sera discuté au Parlement ?

Apparemment en janvier. On ne sait pas encore qui de la commission des transports, de celle des finances ou de celle des institutions politiques va empoigner le dossier. La commission des transports pourrait juger le projet de la manière la plus approfondie, vu les répercussions qu'il a sur les transports publics. Exemple: les entreprises ayant

contre avec les parlementaires organisée par le SEV, nous avons discuté de ce que peuvent faire les politiques pour éviter que ces entreprises ne fassent faillite. L'avis comme quoi ce sont les cantons et les communes qui doivent offrir la première aide domine. Au Département de l'économie, c'est la même opinion qui prévaut. Mais je trouve que la Confédération porte une responsabilité en matière de politique régionale.

La Confédération doit aider à résoudre ces problèmes dans les entreprises dans lesquelles elle est engagée, n'est-ce pas ?

Nous étions unanimes là-dessus lors de la rencontre avec les parlementaires. Même des parlementaires du camp bourgeois ont proposé que l'aide envers l'Ascoop soit associée à celle envers la CP CFF. Le risque est que la Confédération garde le même montant prévu pour la CP CFF et le partage entre les deux institutions. Nous devons nous engager clairement pour que la Confédération donne un montant supplémentaire pour l'Ascoop.

Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que le Parlement décide de donner 3,4 milliards ?

Cela est rendu encore plus difficile par le fait que le Conseil fédéral veut économiser 1,5 milliards de francs dès 2011. Certes cela ne devrait pas trop affecter la CP, comme me l'a assuré le DETEC. Mais le paquet d'économies et les déficits

BIO

Edith Graf-Litscher est la fille d'un cheminot de Saint-Gall. Elle a débuté aux CFF en tant qu'apprentie agent de mouvement. Après avoir travaillé dans plusieurs gares, elle s'est tournée vers la caisse maladie CFF, l'actuelle Atupri. Elle a ensuite suivi la formation d'experte en assurances maladie, a passé chez ÖKK en 2005 et est arrivée au SEV en 2008. Elle est secrétaire régionale à 70 % et s'occupe de diverses sections VPT dans les cantons de Zurich et d'Argovie. Après des années de politique dans le canton de Thurgovie, cette citoyenne de Frauenfeld est élue conseillère nationale socialiste en mai 2005. Elle est avant tout active dans les domaines des transports et de la santé.

FI/Hes

INTERVIEW

mies ! »



25 membres des comités des sections VPT zurichoises ont rendu visite à Edith Graf le 8 décembre 2008 au Palais fédéral. Ils ont ainsi pu suivre les discussions du Conseil national à propos des milliards accordés sans grande complication à l'UBS. Même si la Confédération ne se montre pas aussi généreuse face aux caisses de pensions CFF et Ascoop, on serait déjà bien contents qu'elle leur accorde l'argent qu'elle leur doit!
De gauche à droite, Barbara Schraner, présidente VPT Lac de Zurich, Gerhard Barufke, vice-président VPT Forch, Edith Graf-Litscher, Jakob Tribelhorn, président VPT SZU et Hansruedi Baumann, président VPT VZO.

attendus ne rendent pas la chose facile, même si la Confédération doit cet argent à la CP CFF. Nous ne demandons pas une solution luxueuse mais seulement un traitement équivalent pour les employés CFF que celui qui a été réservé aux employés de la Confédération et des anciennes régies fédérales, comme Swisscom et Ruag.

Quels seraient les effets du paquet d'économies prévu ?

25 à 30% prévus concernant les transports (y compris les routes), à savoir 300 à 500 millions par année. Comme les transports ne représentent que 13 % du budget fédéral, c'est disproportionné. Et cela est particulièrement dérangeant ! Le DETEC compte avec des économies de 150 millions par année dans les transports. Le Conseil fédéral compte mettre ce paquet

vestissements seraient soit annulés soit repoussés et ceci également dans les entreprises de transport concessionnaires (ETC). Les indemnités versés aux cantons pour le trafic régional seraient également réduites. Ceci pourrait amener certaines lignes ferroviaires à être remplacées par des bus ou

qui seraient surtout concernés. Ce paquet d'économies est un paradoxe au niveau politique: après avoir investi cette année dans les transports publics pour des raisons conjoncturelles, des

investissements (donc des opportunités d'emploi) vont être annulés en 2011, bien qu'on s'attende à un taux de chômage élevé. Pour toutes ces raisons, il est important que le SEV

mette en garde et se batte contre les effets de ce paquet d'économies, aux côtés des entreprises de transports publics, des cantons et des régions !

Interview: Markus Fischer/Hes

» Le paquet d'économies touche les transports de façon disproportionnée. Et cela est particulièrement dérangeant ! «

en consultation auprès des cantons l'année prochaine et le présenter devant le Parlement via la procédure d'urgence. Mais on sait que les CFF ont besoin de moyens supplémentaires pour l'entretien de l'infrastructure. Cela est une priorité puisqu'on ne peut pas laisser des ruines aux générations futures, comme pour tout ce qui concerne les institutions sociales ! Ainsi tous les nouveaux in-

des réseaux de cars postaux dans les régions périphériques.

Est-ce que ce programme d'économies retarderait également les projets de Rail 2030 ?

Il faudrait compter avec cette probabilité. Ce sont les investissements liés aux accords de prestations avec les CFF et les crédits-cadres pour les ETC, qui doivent être adoptés l'année prochaine par le Parlement,

CCT NÉCESSAIRE POUR LA ZV

contact.sev: Récemment, le SEV, le SSP et le syndicat de la Communication ont demandé, lors d'une conférence de presse de l'Union syndicale zurichoise, une CCT pour l'association des transports zurichoises (ZV). Pourquoi ?

Edith Graf-Litscher: Car en raison de la réforme des chemins de fer 2, on doit compter avec davantage d'appels d'offres, en particulier dans le domaine des bus. Le danger est que cette concurrence se fasse sur le dos des coûts du personnel, qui sont une grande part des coûts dans les transports publics. Il y a déjà eu des premières séances avec les entreprises. Leur rôle et celui de la ZV est encore à définir. Nous souhaitons bien avancer sur ce point en 2010.

Pourquoi ne pas négocier une CCT cantonale ?
C'est déjà très compliqué de négocier une CCT

uniquement pour la ZV, car il y a énormément d'acteurs différents.

Comment se déroulent les négociations salariales à la ZV cette année ?

Dans les négociations avec les entreprises, on ressent très fortement la pression sur les finances cantonales. Les passages aux échelons de fonction supérieurs ne seront pas assurés dans toutes les entreprises, et une augmentation réelle du salaire se fera rarement. Le renchérissement négatif de 0,8% fait que la compensation tombe, même si les budgets des employés sont très fortement alourdis par les augmentations des primes de caisses-maladie. Dans quelques entreprises toutefois, nous avons réussi à obtenir le remboursement de l'argent lié aux indemnités durant les vacances (jugement Orange) ainsi qu'un congé paternité dans quelques-unes.

Fi/Hes

Assemblée des sections romandes VPT

Contrôler la sous-traitance

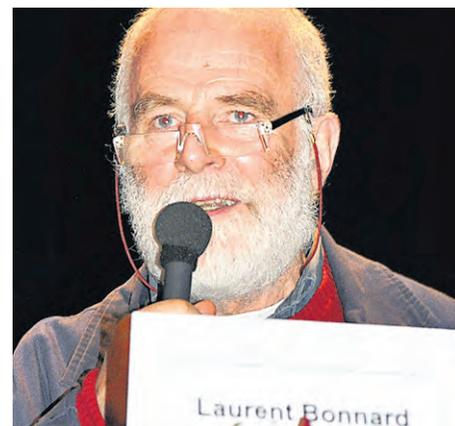
Le débat sur le thème « Développement des transports publics et sous-traitance » a fait un tabac et prouvé que ce n'est pas uniquement le secteur de la construction qui, par le biais d'entreprises sous-traitantes, emploie des ouvriers au rabais.

ment des infrastructures; Michel Joye, directeur des tl; Yvan Tardy, syndic d'Epalinges; Roger Nordmann, conseiller national, et Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV. Mais si les quelque deux-cents participants à cette assemblée des sections romandes VPT étaient satisfaits de la qualité des échanges, le mérite revient aussi au journaliste Laurent Bonnard qui a su, avec beaucoup de doigté, tisser la trame du débat.

Développement des transports publics

« Cette table ronde aurait pu se prolonger durant tout l'après-midi » a déclaré spontanément un membre VPT au terme des débats. Samedi 14 novembre, à l'heure de l'apéritif, dans le hall de la Salle de Spectacles d'Epalinges, les avis étaient unanimes: le débat a été de qualité ! Le mérite revient certes aux cinq participants de cette table ronde, à savoir: François Marthaler, conseiller d'Etat vaudois, chef du Départe-

Laurent Bonnard a invité dans un premier tour de table les orateurs à s'exprimer sur le développement des transports publics, sujet numéro un du débat. Tout le monde s'est très vite accordé pour dire que les transports publics non seulement se développent, mais leur importance doit encore s'accroître. « La rigueur budgétaire de la part de la Confédération sera, dans les années à venir, le principal frein au développe-

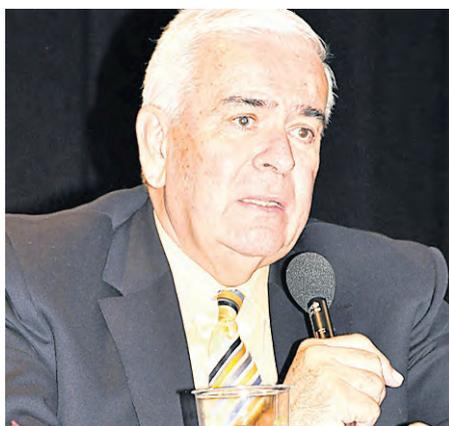
O. Barraud: **syndicaliste offensif.**L. Bonnard: **journaliste modérateur.**R. Nordmann: **socialo-écologiste persuasif.**M. Joye: **directeur fair-play.**

ASSEMBLÉE SUR DEUX TABLEAUX

Au terme des débats, plusieurs participants ont pris la parole. « Il faut que les transports publics restent dans les mains de l'Etat comme aux Etats-Unis » a lancé Jean-Claude Cochard, VPT GoldenPass. Daniel Monod, président de cette même section GoldenPass est intervenu pour que « l'être humain et pas seulement les intérêts économiques soient au cœur de la sous-traitance ». Enfin, le pensionné de la section VPT tl Jean-Jacques Paquier n'a pas caché son admiration pour le nouveau métro lausannois et félicité les Joye, Marthaler et Nordmann pour leur engagement en faveur du développement des transports publics.

Au terme des débats, l'apéritif a été offert aux participants par la section VPT tl et le GATU. L'occasion pour les travailleurs des entreprises de transport concessionnaires romandes de sympathiser. Engagement syndical et convivialité, l'assemblée 2009 des sections romandes VPT a parfaitement su jouer sur les deux tableaux.

AC

Y. Tardy: **radical pondéré.**F. Marthaler: **magistrat vert.**

Une table ronde qui a passionné les quelque 200 participants à cette assemblée des délégués des sections romandes VPT.

ment des transports publics » a résumé François Marthaler. Le bouillant conseiller national Roger Nordmann renchérit: « le fric, Le fric, c'est toute une question de fric ! Des batailles homériques s'annoncent aux Chambres fédérales pour libérer des fonds pour le développement des transports publics. Développement rendu inévitable parce que l'on devra se passer de pétrole d'ici quelques dizaines d'années et parce que le trafic routier est le principal responsable du réchauffement climatique. »

Le M2 fait un tabac!

L'arrivée du métro M2 sur la commune d'Epalinges constitue la preuve magistrale du dynamisme des transports publics. Le syndic Yvan Tardy est fier de la présence de ce moyen de transport ultra-moderne sur le territoire de sa commune. Malgré tout, il revendique déjà – tenez-vous bien – le prolongement du M2 jusqu'au Chalet-à-Gobet. Michel Joye confirme que la demande en transports publics va en grandissant dans la région lausannoise, notamment depuis l'arrivée du M2: « D'ici 2013 les prestations des tl vont augmenter de 30 %, nous avons 830 conducteurs il y a trois ans, nous en avons 1050 aujourd'hui et nous en aurons 1500 d'ici l'horizon 2015 – 2016 ! » Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes et qui illustrent la dynamique du développement des transports publics dans la région lausannoise, itou dans toutes les agglomérations du pays.

Sous-traitance

« Quid de la sous-traitance dans le cadre de ce développement ? » demande aux



Apéritif offert par le Gatu et la section hôte VPT tl.

orateurs le journaliste Laurent Bonnard. Olivier Barraud dénonce la politique des tl qui sous-traitent à une entreprise privée des lignes mini-bus. Entreprise dont le personnel est payé au lance-pierre et qui, de surcroît, ne respecte pas la loi sur la durée du travail (LDT). Olivier Barraud effectue cette dénonciation sur la base d'un cas précis – preuve écrite à la main – d'un conducteur de cette entreprise sous-traitante qui a demandé l'aide du secrétariat SEV lausannois. « Pourquoi ce ne seraient pas les tl qui feraient directement ce travail au lieu de le sous-traiter ? » lance dare-dare Olivier Barraud. Le directeur Michel Joye avoue qu'il n'a pas con-

naissance du cas précis dénoncé par le secrétaire syndical SEV. « En règle générale, les tl demandent à leurs sous-traitants de respecter les règles et usages de la branche. Rien n'empêche les conducteurs de cette même entreprise de postuler aux tl. » Pas satisfait de la réponse du directeur des tl, Olivier Barraud tape sur le clou: « Si une entreprise sous-traitante des tl ne respecte pas la loi, c'est la responsabilité sociale des tl qui est en jeu ! » François Marthaler tranche: « Il y a des règles, s'il y a des tricheurs, il faut les traquer ! » Applaudissements.

Texte et photos
Alberto Cherubini



Hervé Herbin du comité VPT tl et le président de la section Johan Pain.



Willem Meiners, Grégory Todeschini et Frédéric Broquet nouveaux à la VPT tl.

LA SECTION VPT TL PÈTE LE FEU

C'est la section VPT tl qui a été chargée de l'organisation de cette journée des sections romandes VPT. Son président Johan Pain préside également le Groupement autonome des transports urbains (GATU). C'est dire que la section lausannoise est combative. Les banderoles aux slogans mobilisateurs posées dans la Salle de Spectacles d'Epalinges ont souligné cet engagement syndical qui a déclenché cet été une manif de 120 conducteurs tl sur la Place St-François pour revendiquer un meilleur aménagement du temps de travail. « Et nous récoltons les fruits de notre combat puisqu'en dix-huit mois, 80 nouveaux collègues nous ont rejoints au SEV » a lancé Johan Pain. Danièle Dachauer, vice-présidente centrale de la VPT, a salué cette belle combativité, à même de contaminer tout le SEV qui, avec ses 48'000

membres, peut à tout moment lancer une initiative ou un référendum sur le plan fédéral pour contrer des décisions anti sociales ou anti transports publics. « Suffit de 2 signatures par membre pour faire aboutir une initiative » a lancé Danièle Dachauer.

Giorgio Tuti est définitivement fâché contre les « casino - capitalistes » qui veulent effectuer des coupes dans toutes nos assurances sociales. Le président du SEV soutient les propos de Danièle Dachauer, « nous devons être actifs au niveau des initiatives, comme celle des Jeunes socialistes dont une feuille de signatures a été encartée dans *contact.sev* No 22. Initiative qui demande que le plus important salaire d'une entreprise ne soit pas plus de douze fois supérieur au salaire le plus bas ».



Intervention de Jean-Claude Cochard de la section VPT GoldenPass.

Droit du travail

Les conventions d'objectifs peuvent parfois déraiper !

En principe, les conventions d'objectifs constituent un bon instrument de direction du personnel, pour autant que les objectifs montrent la voie à suivre, qu'il soient réalistes et qu'ils ne servent pas uniquement à maintenir la discipline.

Elsie K. travaille au guichet d'une gare et aime son travail. Mais un beau jour, sa supérieure l'appelle dans son bureau et lui dit que des clients se sont plaints. Trois personnes ont déclaré qu'Elsie les avait servis sur un ton rude et peu aimable. Elsie se rappelle des trois cas et explique son point de vue à sa cheffe. Lors de la dernière évaluation du personnel, on lui a dit qu'elle travaillait trop lentement, que la file d'attente à son guichet était toujours la plus longue. C'est pourquoi elle s'était efforcée d'être plus rapide et peut-être bien qu'elle avait été un peu brusque avec certains clients.

Elsie tombe des nues quand sa cheffe lui présente un papier préparé à l'avance, intitulé « Convention d'objectifs », sur lequel il est sti-

Qu'est-ce qu'une convention d'objectifs ?

Une convention d'objectifs pourrait être simplement la décision prise en famille le dimanche matin d'aller se balader au Moléson après le petit-déjeuner. Mais dans la vie professionnelle, la convention d'objectifs fait partie d'un modèle de direction du personnel appelé Management by Objectives (MbO). L'idée est que les membres du personnel s'efforcent d'appliquer dans leurs domaines les objectifs de l'entreprise, ce qui signifie d'une part que chacun doit connaître ces objectifs et d'autre part, que ces objectifs doivent pouvoir être transcrits de manière concrète et mesurable dans chaque domaine de travail.

Si l'entreprise XY entend d'augmenter le chiffre d'affaire des guichets de 20% pour l'année à venir, ceci constitue un objectif mesurable et clairement défini. Elsie l'a bien compris et s'est efforcée de travailler plus vite, c'est à dire de servir plus de clients dans un laps de temps donné. Le même objectif, pour le service du marketing, signifierait de réfléchir comment amener plus de clients au guichet, par exemple avec des actions offrant des rabais ou d'autres prestations. Pour

« La conventions d'objectifs est un bon modèle de conduite du personnel car il est clair pour tout le monde. Mais il n'est pas facile à appliquer dans la vie de tous les jours et réclame un certain engagement de la part des supérieurs et des responsables de service. »

pulé que pendant une période déterminée, elle ne devait plus recevoir aucune réclamation de la clientèle. Si Elsie ne signe pas cette convention d'objectifs, elle se trouve menacée d'un D dans l'évaluation du personnel. Profondément blessée et sous pression, Elsie signe et rentre chez elle en proie à des idées noires.

Elsie, cela signifierait qu'elle devrait rendre les clients attentifs à ces prestations.

En tous les cas, il est certain que les supérieurs doivent informer leurs collaboratrices et collaborateurs sur les objectifs de l'entreprise et dire comment ceux-ci sont applicables aux diverses activités. Cela peut se faire au moyen d'une convention



Une poignée de mains pour sceller une convention d'objectifs, c'est bien. Un document écrit et réaliste, c'est mieux !

d'objectifs adaptée à chaque poste de travail et à chaque personne et élaborée idéalement en commun, raison pour laquelle elle s'appelle justement « convention » et pas « fixation d'objectifs ». Si l'objectif est mesurable, il est facile de contrôler s'il a été atteint ou non. Si l'objectif est trop vague (comme par exemple « clients satisfaits ») le contrôle est un peu plus difficile à réaliser.

En conclusion, la conventions d'objectifs est un bon modèle de conduite du personnel car il est clair pour tout le monde. Mais il n'est pas facile à appliquer dans la vie de tous les jours et réclame un certain engagement de la part des supérieurs et des responsables de service.

Convention d'objectif en tant que mesure disciplinaire

Etant donné que le MbO est un bon instrument de direction du personnel, il est volontiers utilisé par les entreprises. Mais dans la vie de tous les jours, quelques obstacles surgissent bien souvent: par exemple comment réagir quand plusieurs objectifs sont formulés simulta-

nément ? Le cas d'Elsie montre de manière exemplaire qu'il peut arriver que deux objectifs distincts ne soient que difficilement conciliables: augmentation de la productivité et satisfaction de la clientèle signifient pour elle de servir plus de gens dans un laps de temps donné et en plus de satisfaire les gens durant cette période plus courte. Le premier objectif est facilement mesurable, mais pas le deuxième. Et les supérieurs (souvent dépassés par les événements) se facilitent un peu la tâche lorsqu'ils écrivent « plus de réclamation », car il s'agit là d'un objectif dont Elsie n'est pas seule responsable.

De plus, si le modèle de direction du personnel MbO n'est appliqué que partiellement ou s'il est mal compris, on arrive à des situations où il n'est fait recours aux conventions d'objectif qu'en cas de problèmes au niveau des prestations ou du comportement du personnel. Dans de tels cas, les supérieurs préfèrent faire signer une convention d'objectifs plutôt que de discuter du problème et de donner des directives claires, en particulier sur la

manière d'atteindre l'objectif. Dans de tels cas, la convention d'objectifs devient une mesure disciplinaire et n'est plus une convention à proprement parler, mais plutôt une directive. La personne concernée ne peut plus vraiment négocier comment cela serait la règle dans une convention. Cela peut poser problème en particulier pour des objectifs difficilement mesurables ou si la manière de les atteindre n'est pas évidente.

Exemples pratiques

Des exemples de mauvaises conventions d'objectifs, le team de la protection juridique en a à revendre. Il y a entre autres le problème de l'objectif négatif. Si on demande par exemple à Elsie de ne « plus avoir de réclamations de la clientèle », l'objectif n'est pas faux en soi, mais comment peut-il être atteint si Elsie n'a aucune influence sur l'humeur du client ou les autres facteurs qui l'ont peut-être déjà énervé ce jour-là, ou sur ses attentes en matière de service.

Un objectif négatif sur lequel on peut exercer une influence personnelle serait

une autre affaire. Si Elsie arrive régulièrement en retard au travail, l'objectif « plus de retards » serait tout à fait sensé car l'heure à laquelle elle commence à travailler dépend (du moins théoriquement) entièrement d'elle. Mais que dire d'un objectif tel que « pas d'accident » ? Les accidents ne se produisent pas intentionnellement mais ils arrivent. Il faudrait donc formuler cet objectif de manière plus concrète et avant tout positive, et dire par exemple quelles dispositions seraient à prendre afin d'éviter les accidents. Mais ce genre d'objectif n'est pas toujours payant car, en règle générale, une personne qui s'est foulé la cheville une fois regarde par la suite où elle met les pieds.

Nous en arrivons à un deuxième problème mis à part l'objectif négatif: quand une convention d'objectifs est-elle vraiment nécessaire ? Pour ce qui concerne les accidents en particulier, on peut s'attendre à ce qu'ils n'arrivent pas de manière préméditée mais

qu'ils résultent plutôt d'une inattention et qu'ils ne se passeront pas une deuxième fois de la même manière. Dans de tels cas, une convention d'objectifs n'apporte rien. De même avec certaines bagatelles qui pourraient être thématiques directement dans une discussion. Le team de la protection juridique se voit souvent confronté à des conventions d'objectifs établies pour des cas où l'on peut soupçonner que le supérieur cherche à éviter la confrontation directe et qu'il préfère remplir deux pages A4 au lieu d'intervenir oralement. Un exemple: une convention d'objectifs qui exige de la personne concernée de ne plus se vautrer sur sa chaise. Une telle convention a réellement existé !

Le troisième problème des conventions d'objectifs est lié à la voie à suivre pour atteindre le but. Si l'objectif n'est pas une chose qui ne doit plus se produire (comme des retards par exemple), la convention d'objectifs doit aussi dire comment atteindre le but fixé. Si elle ne le fait pas, le supérieur s'est facilité la tâche et a laissé son employé se débrouiller tout seul. La raison peut être que le supérieur lui-même ne sait pas com-

ment atteindre le but fixé. Mais le but de la convention serait justement d'avoir l'occasion de discuter sur les manières d'atteindre les objectifs et de se mettre d'accord sur des mesures. Les supérieurs ont aussi des devoirs et l'on peut attendre d'eux un peu plus qu'un simple contrôle. C'est cela une véritable convention d'objectifs.

Si le supérieur et l'employé n'ont pas atteint le but escompté dans le délai imparti, on analyse dans une vraie convention d'objectifs ce qui est allé de travers et on essaie d'améliorer la situation pour les deux parties, et dans le meilleur des cas ceci est lié à un processus d'apprentissage aussi pour les deux parties. Si les conventions d'objectifs étaient ainsi comprises, elles ne seraient plus confondues avec une menace de résiliation, comme c'est aujourd'hui le cas même parfois pour des bagatelles. Si l'on voulait vraiment être

» Jamais signer tout de suite une convention d'objectifs, mais se laisser au moins un délai de réflexion d'une nuit ! »

conséquent avec la convention, les supérieurs qui n'ont pas accompli leurs devoirs devraient aussi en supporter les conséquences.

En résumé:

- les conventions d'objectifs doivent contenir des objectifs réalisables et si possible positifs;
- les conventions d'objectifs ne remplacent pas la confrontation directe en cas de faute commise et sont de toute façon moins efficaces dans de tels cas;
- les conventions d'objectifs servent rarement en cas de faute à caractère unique;
- les conventions d'objectifs sont véritablement des conventions si les deux parties s'engagent, sinon elles sont des fixations unilatérales d'objectifs et doivent aussi être nommées comme telles;
- les conventions d'objectifs doivent montrer la voie à suivre pour atteindre le but fixé;
- et enfin: il ne faut jamais signer tout de suite une convention d'objectifs, mais se laisser au moins un délai de réflexion d'une nuit !

Le team de la protection juridique

Un livre nous éclaire sur l'histoire des lanternes ferroviaires suisse

L'Helvétie pour des lanternes

Le thème des lanternes ferroviaire n'a pratiquement pas été traité jusqu'à ce jour. Le livre bilingue de l'archéologue Laurent Chrzanovski comble une lacune.

Sans l'infatigable engagement – durant plus de deux décennies – du collègue pensionné SEV René Sansonnens (né en 1939) de Bienne, ce livre n'aurait, tout simplement pas pu être édité, par manque de matière première originale !

Lorsque les premiers chemins de fer furent mis en service, la multiplication des sources d'éclairage artificiel avait déjà atteint son point culminant. Outre les bougies et les lampes à huile, toujours en usage, d'autres combustibles, comme le pétrole, l'essence ou le gaz, ultérieurement l'électricité, furent utilisés. Chacune de ces méthodes avait ses avantages et

ses inconvénients, ce qui explique leur emploi respectif dans les différents secteurs de l'exploitation ferroviaire. Des lanternes placées sur les locomotives aux plafonniers des voitures, de la lampe de bureau éclairant le chef de gare aux réverbères de quai, une demande considérable de luminaires se développa.

La grande quantité de lampes qui exigeait des soins scrupuleux fit que chaque gare de quelque importance se dota d'un service spécialisé, indispensable au bon fonctionnement de l'exploitation ferroviaire: la lampisterie, dans laquelle un personnel spécialisé remplissait, vérifiait et réparait quotidiennement les différentes sortes de luminaires.

De nombreuses lanternes de la prestigieuse collection Sansonnens sont présentées magistralement par l'image et le texte dans ce livre. Malheureusement la mention Collection CFF Historic n'est juridiquement pas tout à fait exacte. Correctement, il faut

lire Collection Sansonnens, propriété CFF Historic. La collection Sansonnens fut achetée en juin 1990, par les CFF, alors régie fédérale. Pourquoi la propriétaire actuelle, la Fondation CFF Historic ne mentionne pas la vraie origine de cette collection ? Les pionniers individuels de hier doivent-ils être oubliés par la suite ? Certainement pas !

Cette omission ne nuit en rien à la haute qualité de ce livre sorti des Editions AS à Zurich. C'est une véritable trouvaille pour tous ceux qui sont intéressés par les chemins de fer ou qui collectionnent les lanternes.

Roland Kallmann

Laurent Chrzanovski et CFF Historic: Züge im Licht der Laternen – Des trains à la flamme des lanternes. Bilingue allemand / français. Format 23 x 24,5 cm 176 pages, 188 illustration, en majorité en couleurs. Reliure cartonnée sous jaquette de protection. ISBN 978-3-909111-65-7, AS Verlag prix 54 CHF. Disponible en librairie ou auprès de l'Infothèque CFF (Bollwerk 12 à Berne) pendant les heures d'ouverture: lu ve, 9.00 à 12.00 et 13.30 à 17.00 h.

La collection Sansonnens

René Sansonnens, passionné et désormais retraité depuis un bon bout de temps, a sauvé des poubelles des chemins de fer ou autres privés, des lanternes somptueuses, à carbure, à pétrole, à gaz, etc. Ce collectionneur a en effet écumé les brocantes et les marchés durant plus de 20 ans, tout en cherchant également auprès des CFF et des chemins de fer. Il a tout soigneusement restauré et complété si nécessaire. C'est le Musée des Grenouilles d'Estavayer-le-Lac qui détient cette collection depuis quelques années. Une partie sera visible jusqu'en mars 2010 à Bollwerk 10 à Berne: des lanternes de toutes sortes bien sûr, mais également de plein d'autres trouvailles liées aux chemins de fer.

C'est tout d'abord le travail et la passion de René Sansonnens qui ont rendu possible ces expositions. Le li-



Les lanternes de René Sansonnens sont exposées à Bollwerk 10 à Berne.

vre « Des trains à la flamme des lanternes » (Editions AS) n'aurait pas pu paraître sans les photos de ces lanternes.

Le propre livre de René Sansonnens ne fait pas partie de la nouvelle exposition. C'est un immense livre de photos de 13,5 kg, édité et

relié à la main en 7 exemplaires en 1983. La bibliothèque cantonale universitaire de Fribourg en possède un exemplaire particulièrement beau. On peut le consulter sur place.

Hans G. Wägli



»L'équipe du secrétariat central est sur la bonne voie. Nous tirons tous à la même corde. «

Ruedi Hediger

Le SEV va avoir 90 ans

Au service du progrès social

Le syndicat du personnel des transports a 90 ans à fin novembre. C'est une bonne raison pour revenir sur ces 90 années passées ainsi que sur les prémices du SEV.

Dès sa création, le SEV a eu pour tâche d'empêcher les détériorations des conditions de travail des « fonctionnaires des chemins de fer », comme on les appelait alors, et de les améliorer. La loi sur la durée du travail votée par le Parlement en 1920, qui prévoyait des jour-

nées de travail de 8 heures, a été combattue par référendum. Les travailleurs ont alors gagné la votation. Finalement, les forces réactionnaires ont essayé, par une motion, d'annuler cette loi venant d'être approuvée. Ce nouveau projet, soumis au peuple en 1924, a été refusé

» Dès le début, le SEV s'est battu pour des salaires plus élevés et des temps de travail plus courts, ainsi que contre la politique de démantèlement. «

et la journée de 8 heures sauvée. Le SEV a participé de manière intensive à cette lutte, entre autres lors d'une manifestation dans le cadre

de l'Union fédérative, manifestation qui a réuni plus de 20 000 personnes venues de toute la Suisse à Berne.

Une lutte sur tous les fronts

Les questions de salaire ont constitué un thème important pour le SEV et cela dès le départ. De 1914 à 1920, les prix ont augmenté de 232 pour-cent en Suisse et ce renchérissement n'a jamais été totalement compensé. Après 1920, le Conseil fédéral (bourgeois) a mené une politique dure de déflation avec les réductions de salaires correspondantes. Les années 30 ont vu naître non seulement des exigences au niveau de la politique du personnel mais aussi des luttes politiques à travers l'apparition des frontistes. La lutte des partis conservateurs et réactionnaires est restée très importante. En 1932, le Conseil fédéral, encore plus à droite, a voulu opérer une importante baisse des salaires. Le SEV a alors réussi, conjointement à d'autres associations de personnel, à empêcher cela en refusant les changements proposés dans la loi sur le personnel. Cette politique de déflation a continué jusqu'à ce que le franc soit finalement dévalué en 1936.

Libéralisation anno 1934

L'initiative pour la « dépoliti-

LES PRÉAMBULES: FOULLIS PUIS UNITÉ

Le SEV, en tant qu'association unique de tous les cheminots, est né il y a 90 ans d'un nombre incroyable de différentes petites associations divisées par catégorie de travailleurs. Seule la réunion de toutes ces entités a permis de renforcer le pouvoir de ces travailleurs.

Dès les années 1870, de nombreuses associations d'employés des chemins de fer sont mises sur pied. Celles-ci ne représentent la plupart du temps qu'une catégorie professionnelle: les chauffeurs et les mécaniciens de locomotive ont par exemple chacun leur association. Il y a des associations pour le personnel des trains, pour les aiguilleurs et les gardes-barrières, le personnel du triage, le personnel des ateliers et séparément celui des ateliers des dépôts, les employés de la sécurité, les visiteurs et les employés de l'exploitation.

Une autre fragmentation provient également du fait qu'il y avait des compagnies ferro-

vaires différentes, de tailles très variées, qui n'allaient pas dans le sens du « service public » mais au contraire visaient des bénéfices maximums et se concurrençaient l'une l'autre. Les employés unissent leurs forces, au moins partiellement, plus rapidement que les entreprises, en 1895.

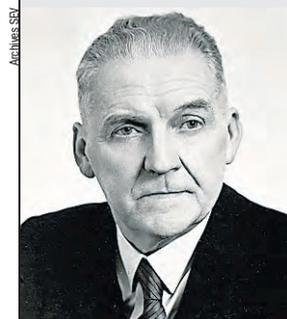
L'« Association des employés des compagnies de transport » (VPST) réunit plusieurs associations de personnel, afin de traiter des améliorations de salaire ainsi que d'une « pratique sur les conditions de service », ce qui revient à une première forme de contrats d'engagement donnant des garanties contre les licenciements arbitraires. En raison de ces négociations, un accord entre toutes les compagnies tels la compagnie du Jura-Simplon, la compagnie du Central-Suisse, la compagnie de l'Union-Suisse et les chemins de fer du Gothard est trouvé. Seuls les chemins de fer du Nord-Est (sous l'autorité d'Adolf Guyer-Zeller, futur fondateur des chemins de fer de la Jungfrau) renoncent à participer. Cela

mène à une courte grève (du 11 au 13 mars 1897), qui, en paralysant Zurich, laisse une forte impression.

En 1898 suit, avec l'acceptation de la dite « loi de rachat », la nationalisation des chemins de fer sous le nom de CFF, qui deviendront le partenaire principal de négociations du personnel. Les employés des chemins de fer non étatiques s'organisent dès 1903 sous le nom de « Fédération des chemins de fer secondaires » (VNP), ancêtre de l'actuelle VPT. Début 1918, l'association des employés des chemins de fer suisses (VSEA) est active avec 6 sous-fédérations. Lors de l'assemblée des délégués et lors du vote, la VSEA décide d'entrer dans l'Union syndicale suisse. Ainsi est réalisée la condition essentielle pour la fondation d'un syndicat unique. La fusion de la VSEA avec l'Union de travailleurs des transports suisses, fondée en 1895, est alors décidée lors du Congrès du 19 novembre 1919. Le 30 novembre, l'assemblée constitutive du SEV a lieu.

pan/Hes

UN PIONNIER



Robert Bratschi (1891-1981)

Robert Bratschi est une des figures marquantes du SEV. Né en 1891, il est entré au service des CFF en 1908, comme apprenti. En 1918, il devient secrétaire à temps plein du VSEA et en 1920 secrétaire général de la jeune SEV. Les fonctions de Bratschi se sont succédées comme suit: dès 1920 il fait partie de la direction de l'USS, de 1934 à 1953, il en est le président, puis président d'honneur; de 1922 à 1953, il préside l'Union fédérative, dont il devient ensuite président d'honneur; de 1922 à 1967 (!), il est conseiller national et préside même cette chambre en 1958; de 1922 à 1932, il est élu au législatif de la Ville de Berne, de 1930 à 1932, il est député pour le canton de Berne; de 1921 à 1962, il fait partie du Conseil d'administration des CFF, de 1926 à 1930, il est membre du Conseil général de l'ITF, de 1930 à 1953 membre du comité exécutif, puis de 1950 à 1953, il préside cette même ITF; de 1947 à 1952, il est au conseil d'administration de la Banque nationale suisse, de 1952 à 1963, il siège au comité de la BNS; de 1954 à 1962, il dirige le BLS. Ses autres fonctions importantes sont innombrables. Un chroniqueur relevait en 1969 qu'il avait œuvré durant environ quatre décennies au service du SEV et des travailleurs en général.

pan/Hes

DOSSIER

sation des chemins de fer fédéraux » a représenté une attaque contre les droits des travailleurs. Sous ce titre, les politiques ont essayé de déléguer la fixation des conditions de travail au Conseil d'administration des CFF, composé uniquement de membres issus du même bord. Le Conseil fédéral et les CFF ont soutenu l'initiative, tandis que le SEV a réussi, en s'opposant, à faire que le Parlement n'entre pas en matière sur un tel projet de loi. Le SEV a alors pu participer de manière constructive à l'élaboration de la nouvelle loi fédérale sur les chemins de fer fédéraux, acceptée par le peuple en 1945.

Sérieuse défaite

Le personnel de la Confédération a encaissé une lourde défaite en 1939. Le Conseil fédéral et l'Union fédérative étaient arrivés à un arrangement sur la liquidation des mesures de crises prises dans les années 30. Il s'agissait de stabiliser les salaires sur une ligne moyenne acceptable pour toutes les parties. Le Parlement l'avait alors approuvé à une grande majorité. Le groupuscule le plus réactionnaire de ce temps-là, le « Bund der Subventionslosen », a alors saisi le référendum. Après une campagne coûteuse payée par des anonymes et une lutte démagogique

Lors de la fête du 75^e anniversaire, un train du jubilé avait réalisé un tour de Suisse !



Hanspeter Hummel/Archives SEV



Archives SEV

Plusieurs petites associations ont déjà pu fêter leurs 100 ans. Le SEV se montre prêt à affronter l'avenir, fêter le 100^e dans 10 ans et continuer bien au-delà !

“ Pour qu'un système de partenariat social ait du succès, il faut que les partenaires soient forts et qu'ils aient les mêmes droits. “

Robert Bratschi

gique de bas niveau (selon Robert Bratschi, voir encadré), le projet a été rejeté le 3 décembre 1939 à une forte majorité. Mais le SEV a continué de travailler sans cesse pour les droits de ses membres et a eu par la suite l'occasion d'obtenir sa revanche.

Nouvelle base de collaboration

La nouvelle loi sur le personnel de la Confédération a été acceptée en 1949 par les

deux chambres fédérales et par le peuple. Pour la première fois, on a pu traiter avec un conseiller fédéral socialiste, Ernst Nobs, et une entente a vite été trouvée. En 1957, la nouvelle loi fédérale sur les chemins de fer est entrée en vigueur, la troisième après 1852 et 1872. La loi comprenant des normes pour les compagnies privées et leur personnel était un point particulièrement important.

« Il est toujours davantage question des partenaires sociaux, aussi bien de la part des autorités que des organisations économiques et politiques. Et on demande maintenant un vrai partenariat dans le monde économique. Pour qu'un tel système ait du succès, il faut que les partenaires soient forts et qu'ils aient les mêmes droits », ainsi s'exprimait Bratschi sur ce changement de rapports de forces : loin du combat, vers la collaboration.

Peter Anliker/Hes

Sur le chemin de l'actuel SEV

L'aspect humain avant tout



Roland Schneider/Archiv SEV

Le SEV se penche aujourd'hui sur son histoire. Quant à son futur, il le voit avec optimisme et avec l'esprit de battant, comme ces enfants il y a 15 ans à bord du train du jubilé à Maienfeld.

Comme toutes les autres organisations, le SEV doit toujours clarifier ses positions. Dans les transports publics, « aucune pierre n'est restée debout ». De gros bouleversements se sont produits, face auxquels le SEV a dû se positionner.

Un « syndicat des fonctionnaires » sonne pour beaucoup encore comme une contradiction. C'était une des raisons pour lesquelles le SEV, à sa création en 1919, s'est appelé « Fédération des cheminots » et non pas syndicat. La majorité de ses membres étaient des fonctionnaires des chemins de fer et donc employés de la Confédération. Les collaborateurs du BLS étaient eux aussi quasi des fonctionnaires (élus dans leurs fonctions par la direction).

Le « téléphone rouge »

Cet état de fait avait des répercussions sur les relations entre le SEV comme représentant des employés et les CFF comme employeur. Ruedi Hediger, qui a débuté son activité au SEV en 1985, se rappelle du légendaire « téléphone rouge ». Celui-ci ne servait pas, comme celui entre Washington et Moscou, à empêcher une guerre ato-

mique, mais était utilisé pour venir à bout de tensions entre la direction CFF et le personnel: lorsqu'un problème surgissait, le directeur général des CFF et le président du SEV décrochaient le combiné et résolvait le conflit de manière bilatérale !

Lors des séances, le SEV était contrôlé pour voir si les règlements, bases de la collaboration, étaient respectés. Il pouvait y avoir également de longs débats sur le style de l'uniforme de fonctionnaire... Aussi bien au sein de la direction CFF qu'au SEV, il n'y avait quasi que des personnes ayant fait toute leur carrière aux chemins de fer. Ces gens connaissaient le monde des chemins de fer par cœur et se connaissaient également mutuellement. Aujourd'hui, de l'autre côté de la table des négociations sont assis des diplômés HEC ou MBA. Le SEV a également changé: depuis les années 80, on a engagé des collaborateurs venant de l'extérieur. Le SEV a alors pu faire office de tremplin professionnel alors qu'il signifiait avant bien souvent la fin de la carrière. Ruedi Hediger trouve qu'un sain mélange serait souhaitable, afin que les connaissances de la branche et le regard extérieur se complètent de façon optimale.

Travail plus sérieux

Le vent sec soufflant sur le monde du travail a égale-

ment des effets sur le travail dans le syndicat. « Quand j'ai commencé, c'était décontracté », se souvient Hediger, « on avait le temps de discuter très longuement des problèmes et ici ou là d'organiser une fête. » Aujourd'hui on travaille de façon plus structurée et avec des objectifs clairs, mais aussi plus rapidement: le SEV doit, comme les autres organisations, œuvrer de manière professionnelle et efficace !

Les femmes au SEV

En juin 1992, on a fêté le soixante millièmes membre SEV. Le recrutement fonctionnaire était alors très bien. En décembre de la même année, un autre « débouché » important a été découvert: Sandra Barone, une jeune agente de train de Lausanne entre au SEV et devient la dix millièmes femme membre. La commission féminine SEV mène alors des journées d'information dès 1992 sur des thèmes tels « le harcèlement sexuel sur le lieu de travail – une plaisanterie ? ». La commission féminine a tout d'abord été encadrée par Hélène Weber, la seule femme qui a travaillé à Berne comme « secrétaire syndicale-adjointe ». Hediger souligne le fait que le SEV a toujours fait attention d'engager un bonne proportion de femmes, même elles travaillaient un temps presque exclusivement dans le secteur

administratif. Aujourd'hui, il y a des femmes secrétaires syndicales, d'autres assumant de hautes fonctions dans l'administration et, avec Barbara Spalinger, le SEV a désormais une vice-présidente, ce qui n'est pas un automatisme dans le monde des chemins de fer, dominé durant très longtemps par des hommes. Hediger se prononce cependant contre les quotas, car il trouve important d'engager les bonnes personnes aux bons postes, indépendamment de leur sexe.

Un employeur attractif ?

« Ce qui me fascine dans mon travail au SEV, ce sont les relations humaines » sou-

ligne Hediger, qui, après sa maturité, a gagné ses premiers galons dans une banque. Il vient donc lui aussi de l'extérieur. Le sentiment de pouvoir aider les gens le réjouit et fait qu'il est encore au SEV aujourd'hui. Depuis l'année passée, il a l'impression que l'équipe du secrétariat est sur la bonne voie: « Nous tirons tous à la même corde. » Le SEV est aujourd'hui considéré comme une entité. Contrairement à avant, le travail à la centrale SEV est plus difficile et plus exigeant. Le syndicat est confronté à des projets de démantèlement, les améliorations sont difficiles à obtenir, et les acquis ne peuvent pas toujours être conservés. C'est la raison pour laquelle les membres sont parfois déçus. Actuellement le personnel du SEV est fortement sollicité. Les assemblées de section terminent souvent une journée de travail déjà bien remplie. Aussi bien ceux qui œuvrent à la base de manière bénévole que ceux qui travaillent à la centrale doivent savoir qu'il est bien de s'engager pour les droits des travailleurs et pour le progrès social.

Peter Anliker/Hes

HEDIGER À PROPOS DU SEV

Ruedi Hediger n'est pas uniquement un homme des chiffres et des finances: le développement du syndicat lui tient également à cœur:

- Il faut des CCT fortes et faciles à utiliser partout.
- Tous les gens qui travaillent dans les transports publics devraient être membres du SEV et donc encadrés par notre syndicat, y compris les employés des bus et des transports publics de proximité.
- Les syndicats ne sont pas forcément un « marché » en croissance, vu les suppres-

sions de personnel, mais il reste un potentiel chez les cadres et les spécialistes

- Le SEV devrait se fixer comme objectif de retrouver un taux de syndicalisation de 80%.
- Nous devons, par des mots simples, pouvoir faire comprendre combien il est important d'être membre d'un syndicat.
- Le syndicat doit entretenir la collaboration et faire valoir des synergies.
- Le SEV est la plus grande organisation dans le domaine du service public et y joue un rôle de premier plan!

Sections

26 novembre
20 h 15
Chaux-de-Fonds
Restaurant
Caminetto

■ **VPT TPCV**
Assemblée générale
d'automne

Tous les collègues libres ou en congé, ainsi que les pensionnés sont invités à y participer. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service.

Pour le comité: Denis Burri

26 novembre
20 h 15
Yverdon
Cabane de
l'Ecaille

■ **VPT Nord vaudois**
Assemblée générale
d'automne pour les collègues
de Travys

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Collation à l'issue de l'assemblée. Inscriptions pour la collation et renseignements pour le lieu de l'assemblée au 079 371 21 29. Le comité compte sur la présence de tous les membres disponibles.

Le secrétaire: J.-P. Baudat

26 novembre
de 16 h 00 à
20 h 00
Lausanne
Cave GESTL

■ **VPT tl GESTL**
Ouverture de la cave

Vu le grand succès de notre action de vin du mois d'octobre, nous prolongeons l'action pour notre ouverture du 26 novembre de 16 h 00 à 20 h 00. Venez nombreux avec votre bonne humeur et nous nous chargeons du reste.

Rappel de nos actions:

Humagne rouge (Cordonier) Fr. 12.50 au lieu de 16.-; Humagne rouge 5/10 Fr. 11.- au lieu de 14.50; Malvoisie (Cordonier) Fr. 12.50 au lieu de 14.30; Yvorne Près-Roc (Obriest) Fr. 14.-; Yvorne Près-Roc 5/10 Fr. 9.50.

Votre comité GESTL

28 novembre
16 h 00
Brigue
Stadbistro
Salle de
conférences

■ **SBV Valais**
Assemblée générale
d'automne

Le comité de la section serait très heureux de pouvoir rencontrer durant cette assemblée également des collègues du Contact Centers CFF de Brigue. Le secrétaire syndical SEV Martin Allemann sera présent.

Pour le comité: Walter Guido

2 décembre
20 h 15
Nyon
Orange
Mécanique

■ **VPT NSCM/TPN**
Assemblée générale
d'automne

L'ordre du jour est statutaire. Il sera aussi question du renouvellement de la CCT d'entreprise.

Le secrétaire: Frédéric Caille

4 décembre
19 h 30
Fribourg
Antica Roma
(anc. Buffet
de la Gare)

■ **SBV Région Ouest**
Assemblée générale
d'automne

Le comité vous invite à participer à cette assemblée générale lors de laquelle nous recevrons Giorgio Tuti, président de notre syndicat. Participation libre, inscription pour le repas jusqu'au 30 novembre auprès d'Alain Uldry, U143741 ou alainuldry@sunrise.ch ou dans les locaux.

9 décembre
Dès 10 h
La Chaux-de-Fonds
Café de la
Poste

■ **ZPV
La Chaux-de-Fonds**
Cagnotte

Le remboursement de la cagnotte a lieu le 9 décembre à partir de 10 h au Café de la Poste. Le repas en commun aura lieu le 17 janvier 2010.

Le comité

9 décembre
19 h 30
Lausanne
Maison du
Peuple

■ **VPT tl**
Souvenirs et remerciements

Nos jubilaires 2009 et ceux de la section Métros-Lausanne seront fêtés en assemblée, le mercredi 9 décembre à 19 h 30 à la Maison du Peuple (salle 4), place Chauderon à Lausanne. Durant cette soirée, nous aurons le plaisir d'entendre notre Chorale du syndicat TL. Nous profiterons de cette soirée pour accueillir les nouveaux membres syndiqués de l'année 2009.

Jubilaires 2008:

25 ans : Bedert Claude-Alain, Coret Georges, Curchod Roger, Emery Jean-Philippe, Jeanrichard Werner, Laurent J. P., Pichard Daniel, Rodriguez José, Vuilleumier Charles;

40 ans: Maeder Bernard, Dufour J. C., Devenoges André, Crottaz André, Berroud Edouard, Bapst Georges;

50 ans: Hug Lorenz, Dante Georges (L. O);

60 ans: Randin Marcel, Mottet Ernest, Martin J.P, Guex H., Donada René, Court Marcel, Corthésy Gilbert, Bonzon René, Barraud André.

Merci à ces collègues pour leur longue fidélité au syndicat et bienvenue aux nouveaux membres 2009 qui seront fêtés à cette occasion. Venez nombreux.

Le président : Johan Pain

12 décembre
15 h
Lausanne
Cafétéria de
Perrelet

■ **VPT tl**
Arbre de Noël

L'arbre de Noël de la section se déroulera le samedi 12 novembre dès 15 h 00 à la Cafétéria de Perrelet.

Nous avons 120 enfants inscrits ! Nous comptons sur votre présence ou visite afin de retirer les cadeaux.

Agendas SEV 2010: pour obtenir l'agenda SEV, veuillez contacter notre caissier Domenico Crudo au 076 540 43 24. Les agendas seront aussi vendus lors de la soirée des jubilaires du 9 décembre et à l'arbre de Noël du 12 décembre.

Le comité

DÉCÈS

Henri Audergon, fonctionnaire spécialiste pensionné, Renens, décédé le 6 novembre dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Cécile Berchier, veuve de Marcel, Method, décédée le 24 octobre dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Paul Beuret, mécanicien de manœuvre pensionné, Delémont, décédé le 8 novembre dans sa 90^e année. Membre PV Jura.

Louise Bovet, veuve d'Alfred, Lausanne, décédée le 9 novembre dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.

Edouard Burri, responsable du bureau du roulement pensionné, Genève, décédé le 1^{er} novembre dans sa 72^e année. Membre VPT-TPG retraité-e-s.

Cécile Degoumois, veuve d'Henri, Fontaines, décédée le 11 novembre dans sa 89^e année. Membre PV Neuchâtel.

Marius Demierre, maître artisan pensionné, Yverdon-les-Bains, décédé le 17 novembre dans sa 79^e année.

Roger Descombes, secrétaire d'exploitation pensionné, Genève, décédé le 29 octobre dans sa 72^e année. Membre PV Genève.

Pierre Gaudin, aiguilleur de pavillon pensionné, Monthey, décédé le 3 novembre dans sa 77^e année. Membre PV Vaud.

Abdenour Khedraoui, employé de dépôt pensionné, Lausanne, décédé le 2 octobre dans sa 55^e année. Membre PV Vaud.

Emma Marbach, veuve d'Alfred, Biel-Bienne, décédée le 27 octobre dans sa 95^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Francis Montandon, contrôleur TRN SA Val-de-Travers, décédé le 4 novembre dans sa 67^e année. Fidèle membre de la section TRN-rail.

Maurice Peguet, conducteur pensionné, Genève, décédé le 6 novembre dans sa 90^e année. Membre VPT-TPG retraité-e-s.

Edwige Ruffieux, cuisinière pensionnée, Versoix, décédée le 9 novembre dans sa 87^e année. Membre PV Genève.

André Schertenleib, mécanicien pensionné, Neuchâtel, décédé le 7 novembre dans sa 88^e année. Membre PV Neuchâtel.

William Tenthoey, agent du mouvement pensionné, Croy, décédé le 1^{er} novembre dans sa 90^e année. Membre PV Vaud.

Pensionnés

3 décembre
Courroux
Chalet de la
Gym

■ **PV Jura**
Marche du jeudi, sortie fon-
due

Le groupe des marcheurs vous rappel-
le la sortie fondue du jeudi 3 décem-
bre. Rendez-vous à 9 h 50 à la gare de
Delémont. Inscription obligatoire au-
près des responsables jusqu'au 30 no-
vembre: L. Motte, tél. 032 422 57 73,
ou R. Charmillot, tél. 032 435 58 84.

9 décembre
Dès 11 h 45
Glovelier
Café-Restau-
rant de la
Poste

■ **PV Jura**
Rencontre de Saint-Nicolas

Le comité se fait un plaisir de vous in-
viter à la prochaine rencontre de
Saint-Nicolas qui se déroulera le mer-
credi 9 décembre. Accueil de 11 h 45 à
12 h 00. Le repas de midi est offert par
la caisse de section (boissons à votre
charge). Animation musicale. Vous
aurez le plaisir d'entendre notre
chorale. Vous serez très aimables
d'apporter un lot pour la tombola.
Quelques biscuits ou cakes seront les
bienvenus. D'avance un grand merci.
Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au
samedi 5 décembre auprès du prési-
dent, tél. 032 422 48 35 ou par courri-
el: pack@bluewin.ch *Le comité*

10 décembre
Dès 11 h 30
Sion
Salle
« Espace
Tourbillon »,
Maison
Provins,
rue de
l'Industrie 22

■ **PV Valais**
Fête de Noël

Comme à l'accoutumée: apéritif, repas
de midi en commun, hommage aux
jubilaires SEV et la tombola. Repas
fr. 30.-. Comme toujours, nos compa-
gnons et compagnons sont cordiale-
ment les bienvenus. Alors toutes et
tous à l'Espace Tourbillon, pour passer
quelques moments agréables. Après le
repas nous procéderons à la remise des
insignes argentés pour 25 ans, ainsi
que des insignes dorés pour 40 ans de
sociétariat au SEV et des diplômes
d'honneur aux jubilaires pour 40, 50
et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque
membre concerné a été invité per-
sonnellement. Cette remise sera suivie
de notre traditionnelle tombola.
Inscriptions: Auprès de Madeleine
Oberli, Rue de Catogne 3, 1890
St-Maurice, jusqu'au 3 décembre au
plus tard, au moyen du talon
d'inscription qui vous a été envoyé au
mois de mars dernier (pour celles ou
ceux qui auraient égaré ledit talon,
avec une carte postale) ou par télé-
phone au 024 485 25 28 ou madobeli
@netplus.ch. *Frédry Imhof*

10 décembre
10 h 30
Genève
UOG
Pl. Grottes 3

■ **PV Genève**
Fête de fin d'année avec un
nouveau programme

Cette année, votre comité vous pro-
pose une nouvelle formule pour notre
fête de fin d'année. José Costa Vidrei-
ro, cuisinier gérant de la Cafétéria
« Les Quatre Saisons » de l'UOG, nous
mijotera le repas: petite salade camp-
gnarde, rôti de veau, gratin dauphi-
nois, haricots verts. Les glaces du
dessert ont été confectionnées par
notre membre dévoué et généreux André
Balmer. La partie récréative sera ani-
mée par Roger Wyss et l'orchestre
« Les Triolets ».
**Inscriptions obligatoires, délai lundi
7 décembre:** tél. 022 796 33 50 ou
022 796 71 29. Une participation fi-
nancière de 10 francs par personne se-
ra encaissée directement sur place
(apéritif, entrée, repas, dessert, café et
une bouteille de 50 cl de vin pour 2
personnes).
Nous vous attendons pour un
moment de bonne humeur.
Le secrétaire: Bob (R. Burkhard)

15 décembre
dès 11 h 15
Geneveys-
sur-Coffrane
Hôtel des
Communes

■ **PV Neuchâtel**
Assemblée des membres

Les membres de notre section sont
cordialement invités à participer à no-
tre assemblée. Programme de la jour-
née: dès 11 h 15 apéritif; 12 h dîner,
fr. 35.- sans les boissons; 14 h 30 as-
semblée. L'ordre du jour est statutaire.
Le comité est encore à la recherche de
deux collègues pour compléter son ef-
fectif. Nous comptons aussi sur votre
aide pour trouver des candidats. Nous
vous présenterons le programme de
nos activités pour 2010. La présence
des membres - amis et des épouses est
toujours appréciée. Une collation sera
servie à l'issue de l'assemblée. Venez
nombreux. C'est l'occasion de se ren-
contrer et de partager quelques ins-
tants en toute amitié.
Pour le dîner, inscriptions obligatoires
jusqu'au jeudi soir 10 décembre, der-
nier délai, auprès de Michel Quartier,
Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032
753 53 70. *Le comité*

■ **PV Jura**

Testament, caisse de pension et calendrier 2010

**Mercredi 21 octobre
s'est déroulée
l'assemblée d'au-
tomne de la section
PV Jura au restaurant
de la poste à Glovelier.
Cinquante membres
avaient répondu pré-
sent à l'invitation du
comité.**

L'orateur du jour Maître
Pierre Lièvre, avoca-
taire a su attirer notre
attention à tout ce qui a
trait à nos dernières vo-
lontés. Il a entre autres
fourni des explications
sur les différentes no-
tions existantes dans les
droits de successions et
testamentaires. Il a
énoncé les différents
procédés des actes usu-
fruitiers et les manières
possibles de rédiger ses
dernières volontés.

Il a fait part des inci-
dences que peuvent
avoir les propriétaires
fonciers par rapport au
mode de jouissances
choisies. Il a terminé
son tour d'horizon en
expliquant les us et
coutumes du canton du

Jura à propos des mises
sous scellés et levées tes-
tamentaires.

Est venu ensuite le
tour de la chorale des
retraités sous la direc-
tion de Germain Beuret
de nous divertir par un
intermède très relevé de
son répertoire. Puis, no-
tre président de section
Pierre Ackermann a
mené les différents
points de l'ordre du
jour de l'assemblée
d'une main qu'on lui
connaît. Il a relevé le
mécontentement las-
sant des facilités FVP et
le cadeau insatisfaisant
des 66 francs. Il nous a
assuré que le comité
central PV se battrait
jusqu'au bout afin que
nous puissions avoir
une meilleure compen-
sation du prix de nos
cartes journalières FVP.

Caisse de pensions CFF

Parlant de la caisse de
pension, Pierre Ackermann
a évoqué le ca-
lendrier prévu par le
syndicat pour les diffé-
rentes actions retenues.
Rien n'est encore gagné
et la bataille tendue se
jouera aux chambres fé-
dérales de l'été pro-

chain. Affaire à suivre.

Benoit Koller relève
qu'on avait félicité avec
une trop grande cour-
bette les ex-dirigeants
de notre caisse de pen-
sion. S'ils avaient su cal-
culer, on n'en serait pas
là. Il allègue encore les
tensions créées à l'inté-
rieur du SEV entre les
retraités et des actifs si
ces derniers doivent
passer à la caisse.

Calendrier 2010

Notre président nous a
finalement donné con-
naissance du calendrier
2010. 17 mars: assem-
blée de printemps, avec
la présence du prési-
dent central, le collègue
Ricardo Loretan, sortie
d'été prévue à Avenches
le 25 août et la fête de
St-Nicolas le 8 décem-
bre. C'est par une ré-
flexion choisie qu'il a
clos les divers et adressé
ses remerciements aux
participants. La colla-
tion qui a suivi, a per-
mis de terminer ce bel
après-midi dans une
ambiance chaleureuse.

*Le secrétaire du jour
Benoit Koller*

■ PV Fribourg

Les Dzojets reçoivent notre président central

Comme à l'accoutumée, l'assemblée d'automne, qui a eu lieu le mardi 10 novembre, commence en chansons. La chorale des cheminots de Fribourg, sous la direction de M. Guy Lattion, a interprété trois chants, dont « Les feuilles mortes » nous rappelant la saison et ses frimas.

C'est à l'Auberge communale de Léchelles qu'environ 160 participants, tout joyeux de se retrouver, ont été salués par notre vice-président Franz Rohner. Notre président Jean-Pierre Neuhaus était malheureusement absent ce jour, suite à un voyage important de dernière heure.

Nous étions heureux de recevoir notre président central PV Ricardo Loretan et le sympathique syndic barbu de Léchelles, M. Dominique Progin. Le PV de la dernière assemblée lu et approuvé, notre caissier Francis Lambert nous a fait part des mutations survenues depuis notre dernière assemblée. Hélas 9 membres nous ont quittés pour un monde meilleur que nous honorons par une minute de silence. La vie continue et 8 nouveaux membres et 1 transfert rejoignent nos rangs. Nous avons enregistré également

avec regret la démission de 3 membres, tout en constatant que souvent ce sont les enfants qui obligent leurs parents à démissionner, sous prétexte de l'âge, les privant ainsi de tout contact avec notre journal et la section. L'effectif de notre section est de 371 membres. Nous avons remis 2 insignes dorés pour 40 ans de sociétariat et 8 cadeaux-souvenir pour 75 ans d'âge.

Ricardo Loretan

Le président central Ricardo Loretan a retracé son parcours privé et professionnel. Il a été durant 16 ans président central VPV et en même temps membre du



Ricardo Loretan.

Comité directeur SEV, et lors de la dernière assemblée des délégués, il est devenu président central PV. Sa tâche ne sera pas facile, aussi il nous informe des temps difficiles, dans une période d'insécurité, qui nous incitent à être solidaires pour empoigner ensemble les problèmes afin d'être en mesure d'atteindre les objectifs fixés.

La compensation du renchérissement qui n'a plus été accordée aux retraités depuis 2004; l'augmentation espérée de la valeur des bons FVP; l'augmentation importante du coût de l'abonnement général pour les pensionnés, le plein financement de la Caisse de pensions CFF, en voilà des problèmes à résoudre. Il a fait part des diverses actions syndicales, auprès du public et de lobbying planifiées sur la base d'hypothèses. Notre journal syndical nous informera en temps voulu, aussi lisez-le attentivement. Il est relevé qu'il existe des communes qui distribuent des cartes journalières meilleures marché que celles que les col-laborateurs peuvent acheter.

La parole au syndic

Est venu ensuite le tour du syndic de Léchelles de nous présenter sa commune qui est aussi celle de notre président Jean-Pierre Neuhaus. Elle se compose de 600 habitants sur une superficie de 860 hectares. Il nous a remercié d'avoir

choisi sa commune pour nos délibérations en nous offrant une participation financière. L'assemblée terminée vers midi, nous voilà à table pour déguster non pas une assiette du jour, mais un menu complet d'une rare délicatesse. Cette journée s'est passée dans la joie et l'amitié, les retrouvailles entre collègues évoquant des souvenirs sont aussi un événement important dans notre vie. Vive-ment la prochaine rencontre.

Le secrétaire: Maurice Kolly

■ SBV Région Ouest

Une section qui roule pour le CEVA

Cette assemblée s'est déroulée le 1^{er} octobre à la Brasserie des Cheminots à Genève. Le président Alain Uldry excuse Jean-Pierre Etique, le premier invité du jour qui est malheureusement malade. Alain nous présente le deuxième invité, Olivier Norer, qui vient nous parler de la votation sur la CEVA au nom du comité unitaire.

Votation CEVA / Parole à Olivier Norer

Olivier Norer travaille aux TPG et explique que les syndicats se sont positionnés ensemble afin de soutenir ce projet. Un comité unitaire a été instauré afin de mener la campagne, dans le cadre de la CGAS. La votation aura lieu le 29 novembre. L'intérêt est de mobiliser un maximum de personnes. C'est par une forte mobilisation sur le terrain que nous parviendrons à combattre efficacement les opposants au projet. Le comité unitaire s'est déjà réuni à plusieurs reprises et a mis à disposition diverses affiches gratuitement. Pour ceux qui veulent organiser des actions pour la campagne, le comité unitaire s'engage à les soutenir. Toutes les énergies sont les bienvenues. Cette votation a une grande importance pour l'avenir, car de cette votation dépend le développement futur de l'entier des transports publics genevois. Alain Uldry propose que la Région SBV Ouest verse un montant en faveur de la campagne. L'assemblée accepte le versement de 500.- francs au comité unitaire, à l'unanimité.

Hommage aux membres disparus

L'assemblée générale observe une minute de silence en mémoire de trois de nos membres disparus récemment: Pascal Bonin, Claude Wehrli, Pierre-André de Blaireville.

Caisse de pensions CFF

Le président rappelle les mesures prises dans le cadre du renflouement de la caisse de pension (aussi bien pour les employés que pour les CFF). Pour l'instant, au niveau de la Confédération, il n'y a toujours pas eu de décision sur des mesures afin d'assainir

notre caisse de pension. Il y avait environ 7000 personnes pour manifester à Berne le 19 septembre afin de pousser la Confédération à respecter ses engagements. Au niveau romand, un co-

core dénoncé la CCT, le délai pour le faire étant fixé à la fin du mois de juin 2010. Le SEV a également préparé des revendications en vue des négociations salariales de fin d'année.

Difficultés à la Vente

Les problèmes de la Vente sont connus, y compris de la part de la Commission du Personnel de la Vente. Malheureusement, la CoPe est confrontée comme le personnel au manque de communication venant de la hiérarchie dans cette division.

La CoPe est souvent mise au courant de l'application de réduction des places au dernier moment. Les membres de la vente présents se plaignent toujours des pressions permanentes effectuées sur eux. Le représentant de la CoPe P présent à l'assemblée demande aux personnes confrontées à ces pressions de lui écrire à chaque fois qu'un cas de ce genre se présente, car ce n'est qu'avec des cas concrets que la CoPe peut intervenir et faire correctement son travail.

Un nouveau concept de formation (AICHA) a également été mis sur pied, avec de la formation en ligne et à la place de travail. Une information aux formateurs a eu lieu fin juillet, mais sans possibilité pour ceux qui étaient en vacances de s'y rendre. Les formateurs sont déstabilisés par le fait qu'ils n'ont plus aucun contrôle sur l'évolution de la formation des apprentis.

Le secrétaire



Olivier Norer.

mité s'est constitué entre les diverses sous-fédérations afin de mener des actions pour montrer le mécontentement des employés romands envers les mesures imposées au personnel et pousser nos politiques à agir enfin en faveur de la caisse de pension CFF, conformément à ce qui avait été promis à l'époque de la privatisation des CFF. Diverses actions sont encore prévues durant l'automne afin d'attirer l'attention des parlementaires sur la situation critique de notre caisse de pension.

CCT 2011

Pour le moment, il n'y a rien de neuf par rapport au printemps dernier. Le catalogue de revendications a été établi du côté syndical. La prochaine conférence CCT aura lieu les 20 et 21 octobre 2009. Les CFF n'ont pas en-

■ SBV Arc Jurassien

Assemblée d'automne

Cette année, l'assemblée s'est déroulée le 13 novembre à Neuchâtel, en présence de 23 membres. Giorgio Tuti, président du SEV ainsi que Elisabeth Jacchini, présidente centrale du SBV, ont été accueillis comme invités. Le protocole de l'assemblée du 8 mai a été approuvé. Puis, Giorgio Tuti a présenté un exposé sur, entre autres, l'assainissement de la caisse de pension CFF ainsi que sur les négociations salariales à venir. Jean-Marc Mollard a expliqué par la suite le bud-

get 2010. Cette année, 11 membres sont fêtés pour un jubilé en tant que membres du syndicat (6 pour un jubilé de 25 ans, 5 pour 40 ans). Les collègues présents ont été honorés. Bravo à tous ces collègues pour leur fidélité! Elisabeth Jacchini a exposé les diverses questions syndicales, comme le recrutement par exemple. A la suite de l'assemblée, le repas était offert. L'assemblée de printemps 2010 aura lieu à Bienne.

Marco Helfenfinger

■ Conférence des présidents RPV

Quel avenir pour le personnel de la manœuvre ?

Un cadre supérieur de chaque Division CFF était invité à la conférence des présidents RPV qui a eu lieu le 25 octobre au Park-hotel de Brenscino, ceci afin de donner des explications sur le futur du personnel de la manœuvre.

Hanspeter Eggenberger, président central, a demandé aux invités si les manœuvres n'étaient plus que des reliques du siècle dernier et bons pour réaliser des économies. « A-t-on encore vraiment besoin de nous ou sommes-nous juste un mal nécessaire ? » a-t-il ajouté.

Pas de Focus 2

Du côté de CFF Cargo, Ruedi Büchi, responsable Produc-

tion Suisse, a adressé ses remerciements au personnel de la manœuvre pour le super travail effectué, puisque 98% des wagons ont été distribués à temps. A l'avenir, les Divisions devront travailler davantage ensemble et optimiser ainsi le déroulement du travail des teams de manœuvres. « Chaque manœuvre peut, en suivant des modules supplémentaires, devenir » vendable « sur le marché » a-t-il déclaré. A CFF Cargo, seules des adaptations ponctuelles sont encore prévues et seront réglées par des fluctuations naturelles. Il n'y aura pas de suppressions d'emploi comme lors de Focus, a affirmé Ruedi Büchi. Il n'y aura pas non plus de nouveaux véhicules.

Pas d'autres changements d'affectation des gares de triage

Ivo Imperatori, responsable BFR Gottardo, a informé que

le recul conjoncturel de la demande se fait aussi sentir sur les gares de triage de l'Infrastructure. Les processus et le déroulement du travail seront revus. D'autres changements d'affectation ne sont cependant pas prévus. Imperatori a loué la bonne collaboration avec le SEV et la commission du personnel. Une alternative a en effet pu être offerte, avec Securitrans, aux collègues concernés. Le fait de pouvoir être engagé ailleurs, par exemple comme mécanicien de locomotives C au triage ou comme employé au poste d'aiguillage (également par des détachements) dépend de la flexibilité et de la formation des manœuvres Infra. Avoir une classe de fonction plus élevée est également lié à cela. De plus, les métiers de monopole comme par exemple décrocheur du groupe E RBL disparaîtraient.

Service basique à 8 endroits

Roman Schürmann, responsable du domaine Préparation des trains pour la région Tessin, a parlé du projet « Optimisation de la préparation des trains » de la Division Voyageurs. Celui-ci prévoit d'ici 2013 huit lieux de triage avec un « service de base » (c'est-à-dire avec du travail de triage simple et du nettoyage de wagons sur les voies) et onze lieux avec « service complet », où des trains seraient en plus préparés et formés au moyen de locomotives de triage. Le passage au « service de base » ne peut pas être appliqué partout comme prévu. Afin d'éviter des coûts, les manœuvres ont



Grâce aux agents de manœuvre CFF, 98% des wagons sont distribués dans les délais.

dû se montrer plus polyvalents et les tours ont été optimisés.

Pour Hanspeter Eggenberger, c'est clair: les points forts sont les négociations salariales et CCT, la caisse de pensions et le recrutement. La nouvelle présidence SEV amène « un vent nouveau et frais ». Le président central a remercié Serge Piot pour la traduction ainsi que le personnel de l'hôtel pour ses prestations gastronomiques.

Daniilo Tonina



Afin de compléter notre effectif nous désirons engager

UN/UNE AGENT (E) DU MOUVEMENT FERROVIAIRE

Votre profil

- CFC d'agent du mouvement ferroviaire ou CFC d'employé de commerce en transports publics avec formation complémentaire d'opérateur/trice du trafic ferroviaire
- Aisance dans les relations humaines
- Initiative et bon esprit de collaboration
- Intérêt pour l'informatique
- De langue française ou allemande avec bonnes connaissances de l'autre langue; connaissances de l'anglais souhaitées.

Nous vous offrons

- Un travail intéressant et varié au sein d'une équipe dynamique et motivée
- Formation interne à l'entreprise
- Des prestations sociales avancées
- Rémunération adaptée aux exigences du poste

Date d'entrée: 1^{er} janvier 2010

Lieu de travail: Réseau TMR

Nous attendons vos offres, accompagnées des documents usuels, adressées à:

TMR SA, Ressources Humaines, M. Eric DELALOYE,

Case postale 727 - 1920 MARTIGNY.

Tél. 027 721 68 45 (40)

Renseignements: **M. Cédric PUTALLAZ,**

Production Rail – Tél. 027 721 68 40

goldenpass



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

Afin de renforcer le team Production à Montreux, nous désirons engager, dès le 1^{er} mai 2010 ou à convenir,

un/une responsable Exploitation

Vos tâches:

- Vous êtes responsable du projet de création de notre futur centre d'exploitation de Montreux et en serez dès son entrée en fonction en 2011 le chef de service.
- Vous êtes responsable de la Qualité de l'exploitation et mettez en place des instruments de mesure et d'amélioration de la qualité.
- Vous êtes responsable de la formation théorique PCT, en langue française, et coordonnez cette formation avec le formateur germanophone.
- Vous reprendrez à terme la coordination pour Production des travaux sur nos lignes.
- Afin de connaître l'exploitation, vous débuterez pendant quelques mois comme responsable de gare sur nos différentes lignes.

Votre profil:

- CFC d'agent du mouvement ferroviaire ou d'employé/-e de commerce en transport publics, avec formation complémentaire d'opérateur/-trice du trafic ferroviaire
- Excellentes connaissances des PCT, plusieurs années d'expérience en tant qu'opérateur/-trice du trafic ou chef/-fe du mouvement
- Vous avez suivi une formation de formateur/-trice d'adultes, ou vous engagez à suivre une telle formation.
- Fort esprit d'initiative, créativité
- Facilité au niveau des contacts humains, vous savez vous imposer
- Langue maternelle française ou allemande, bonnes connaissances de l'autre langue

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Gabriel Rosetti, responsable Production, téléphone 021 989 81 60, e-mail: g.rosetti@mob.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe motivée ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) jusqu'au **vendredi 11 décembre 2009 à GoldenPass, Chemin de fer Montreux-Oberland bernois, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**

11e révision de l'AVS

Inacceptable !

Lors de sa session d'hiver qui a débuté le 23 novembre, le Conseil national va à nouveau s'occuper de la 11^e révision de l'AVS. En l'état, la deuxième mouture est assez semblable à la première, qui avait été violemment rejetée par les citoyens en mai 2004. Attention, risque de démantèlement social!

Les « pièces de résistance » de ce projet sont les suivantes: dégradation du mécanisme d'adaptation des rentes, relèvement à 65 ans de l'âge de la retraite des femmes et, probablement, absence d'encadrement social de la retraite anticipée. Les différences subsistant entre les deux Chambres concernent ce dernier point et l'adaptation des rentes.

Retraite anticipée: le petit jeu tactique de la droite

Dans une première étape, le Conseil national a rejeté toute mesure destinée à amortir les conséquences sociales de la retraite anticipée. Par contre, le Conseil des États a proposé d'échelonner les réductions de la rente en fonction du revenu AVS déterminant. Mais le montant prévu à cet effet (400 millions) est très maigre. On devrait donc répartir très peu d'argent entre beaucoup de personnes avec, pour résultat, que seuls les taux de réduction des assurés dont le revenu AVS leur donne aujourd'hui droit à des prestations complémentaires apparaîtraient acceptables.

La majorité de la commission du National propose de consacrer 1,15 milliard de francs à l'amortissement des conséquences sociales d'une retraite anticipée. 66 % des hommes et 90 % des femmes pourraient en bénéficier. Cette somme correspond aux économies (à moyen terme) induites par le relèvement de l'âge de la retraite des femmes.

Adaptation des rentes : une perte de pouvoir d'achat programmée

La majorité des deux Chambres est d'accord sur le point suivant: l'adaptation des rentes – aujourd'hui, tous les deux ans, également pour les rentes de l'AI – dépendrait

rait une perte supplémentaire de pouvoir d'achat, parce qu'ils devraient attendre plus longtemps que leurs rentes soient adaptées. De plus, cette mesure les insécuriserait fortement parce qu'ils ne sauraient pas quand cela aurait désormais lieu.

A première vue, on pour-

rait une perte supplémentaire de pouvoir d'achat, parce qu'ils devraient attendre plus longtemps que leurs rentes soient adaptées. De plus, cette mesure les insécuriserait fortement parce qu'ils ne sauraient pas quand cela aurait désormais lieu. A première vue, on pourrait au moins inférieur de 12 milliards (5 et 7 milliards) à ce qu'il est aujourd'hui. Résultat: le niveau du Fonds AVS serait probablement déjà inférieur à 70 % au moment de l'entrée en vigueur de la révision (ou juste après). Le rythme bisannuel d'adaptation des rentes en vigueur disparaîtrait immédiatement aux oubliettes et vraisemblablement pour toujours. Par conséquent, cette réglementation est même de toute façon – aussi sous la forme choisie par le National – pire que celle de la première mouture de la 11^e révision de l'AVS (adaptation fixe tous les 3 ans) rejetée dans les urnes en mai 2004.

Rentes AVS transformées en argent de poche ?

La deuxième différence entre les Chambres est encore plus explosive. Les États veulent supprimer toute adaptation des rentes si le niveau du Fonds est inférieur à 45 % des dépenses d'une année. Toutefois, la commission du National maintient que cette adaptation doit avoir lieu même si le niveau du Fonds est inférieur. Or, celui-ci pourrait aussi – vu d'aujourd'hui – être plus rapidement atteint qu'il n'apparaît. Premièrement, le niveau déterminant pour le calcul serait de toute façon inférieur au niveau réel à cause de la « tromperie comptable » déjà mentionnée et le transfert de capital à l'AI. Deuxièmement, le Parlement a la possibilité de faire nettement baisser le niveau du Fonds, par exemple en « se servant » de l'AVS pour éponger les dettes de l'AI. La tentation est grande, car ces dettes seront toujours là. Or, les conséquences de tels agissements seraient graves pour les retraités. Même dans le cas d'une inflation faible, les rentes de l'AVS perdent énormément de leur valeur au fil des décennies. Or, les actuelles rentes ne permettent déjà pas de « couvrir les besoins vitaux », malgré la teneur claire du mandat inscrit dans la Constitution fédérale.

Colette Nova, secrétaire dirigeante de l'USS/fq



Les débats sur la deuxième mouture de la 11e révision AVS méritent d'être suivis avec la plus grande attention.

désormais de l'état du Fonds de l'AVS. Actuellement, celui-ci doit correspondre à 70 % des dépenses d'une année. Dès qu'il est inférieur à ce seuil, les rentes ne seraient à l'avenir adaptées que si le renchérissement cumulé depuis la dernière adaptation est d'au moins 4 %. Cette réglementation serait une régression par rapport à aujourd'hui: si l'état du Fonds était inférieur à 70 %, les rentes ne seraient plus adaptées à un rythme bisannuel fixe, mais en fonction du renchérissement, soit seulement les trois ou quatre ans. Pour les retraités, ce se-

rait penser qu'il faudra très longtemps pour que le niveau du Fonds passe au-dessous de ces 70 %, c'est-à-dire pour que le rythme d'adaptation des rentes ralentisse. Mais ce ne sera pas le cas. Premièrement en effet, l'AVS va devoir verser, en 2011, 5 milliards de francs à l'AI à titre de capital de départ. Deuxièmement, les « contributions qui proviennent de versements uniques et extraordinaires » ne doivent pas être prises en considération dans le calcul du niveau du Fonds. Au total, le niveau du Fonds, qui détermine l'adaptation des rentes, serait

BLOG

■ Le modèle américain ? Un mirage, puis un naufrage !

L'industrie des automobiles américaines, puis celle du cinéma d'Hollywood, suivie de celle des séries télévisées, ont longtemps porté au loin dans le monde l'image flamboyante du modèle américain, tant admiré. Chaque famille y possédait une belle maison et plusieurs autos confortables, et l'argent coulait à flots !

On sait maintenant que l'économie de marché n'a finalement profité qu'à une minorité de sociétés transnationales qui ont sévi en particulier dans les pays en développement, avec la complicité du FMI, la BM et l'OMC.

Après la grave crise économique dont le mécanisme est enfin éclairci, on a peu de témoignages sur la manière dont le bon peuple américain s'est fait gravement rouler. Lisez donc un texte révélateur * du 9.9.09 sur le blog

www.radeaudelameduse.ch.

C'est l'histoire lamentable d'une famille de Français expatriés en 1989 dans le Middle West. Rose Perle (nom d'emprunt) et son mari, fiers de leur pays d'adoption, ont tiré toutes les ficelles du business de l'immobilier-assurances jusqu'à la faillite d'une escroquerie à grande échelle. C'est la description vécue d'un effondrement socio-économique, du chômage rampant, avec un abus incontrôlé des cartes de crédit afin de survivre. Les Européens se demandent qui effacera ces dettes des ménages, sinon l'inflation, probablement.

André Hoffer

*J'ai été une Américaine convaincue de vivre dans le plus beau pays du monde.

atout santé



La droguerie pour votre qualité de vie

Stress

Le terme stress vient du latin «stringere» qui signifie «serré, oppressé». Le stress désigne une réaction psychique et physiologique de l'homme ou de l'animal face à une agression extérieure (appelée facteur de stress). Le stress nous permet de surmonter des situations exceptionnelles et de réaliser des performances; mais il peut aussi être un fardeau physique et mental. L'appréhension subjective d'une personne face à une situation nouvelle peut déclencher des réactions. La personne stressée pense que cette situation la vise directement, qu'elle durera longtemps et sera éprouvante et inévitable. La personne ne voit aucune possibilité d'influencer sa situation ni de la gérer à travers ses propres ressources.

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

conseil santé de votre droguerie

STRESS

Se détendre avant les fêtes de Noël

De petites aides

Dans la vie professionnelle, les facteurs de stress s'accumulent, au point de mettre la santé en danger. Il est souvent nécessaire de recourir à une aide temporaire; agir contre les causes mêmes du stress nécessite bien plus de temps.

Pour vous aider en période de forte tension:

- Misez sur la force des plantes. Si vous avez de la peine à «déconnecter», les comprimés ou les gouttes végétales équilibrantes pourront vous aider. Elles peuvent notamment contenir de la valériane, du houblon, de la mélisse, de la passiflore ou de la fleur d'oranger. Demandez à votre droguiste de vous préparer un mélange personnalisé.
- En cas de symptômes de stress, les droguistes recommandent le «sept chaud» (sel Schüssler n° 7 – Magnesium phosphoricum). Ce dernier a des propriétés calmantes.
- Un petit massage des tempes et de la nuque avec quelques gouttes d'huile de menthe poivrée soulage les céphalées de tension.
- Adoptez une alimentation équilibrée, mangez régulièrement et buvez suffisamment. Vous pouvez également recourir à des compléments alimentaires, à base de vitamines et d'oligo-éléments, pour retrouver la forme.
- Le mouvement est la voie royale: Les personnes qui sont constamment sous pression devraient bouger un maximum.



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».

20%



Algifor-L

Fait perdre la tête à vos maux de tête. Soulage rapidement les maux de tête. Au bout d'environ 30 minutes.

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

20% à l'achat d'un Algifor-L dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 décembre 2009.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

20%



Vifor Pharma

Magnesium Complexe

Sur prescription médicale ou sur conseil du droguiste, Magnesium Complexe est également indiqué pour corriger les carences en magnésium qui peuvent se manifester entre autres par des troubles de type fatigue, nervosité et irritabilité. Magnesium Complexe contient différents sels de magnésium et est utilisé pour couvrir un besoin accru en magnésium (p.ex. croissance, sports de haut niveau, grossesse ou période d'allaitement).

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

20% à l'achat d'un Magnesium Complexe dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 décembre 2009.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

20%



Vifor Pharma

Perskindol Classic Bain

Détend lors de surmenage de l'appareil locomoteur. Simultanément, l'inhalation des huiles essentielles soulage en cas

de refroidissement affectant les voies respiratoires. Le bain stimule la circulation sanguine cutanée. Perskindol Classic Bain contient une grande part d'huiles essentielles naturelles.

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

20% à l'achat d'un Perskindol Classic Bain dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 décembre 2009.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

Angle droit

Le droit aux vacances expire-t-il à la fin de l'année ?

Un sujet sempiternel pour le service juridique SEV.

Un supérieur hiérarchique explique lors d'un entretien annuel que les vacances sont liées à l'année civile, qu'elles ne peuvent être reportées à l'année suivante qu'en cas exceptionnel et doivent alors être prises avant fin avril de l'année suivante. Dans le cas contraire, le droit à ces vacances tombe. Est-ce que c'est juste ?

C'est chaque année la même chose... Ueli S. et son supérieur Walter M. se rencontrent pour l'entretien de fin d'année. Ueli S., un collaborateur motivé et toujours disponible, n'a pas pu prendre la totalité de ses vacances cette année, puisqu'il lui restait encore deux semaines de l'année précédente. Il devrait donc à nouveau reporter dix jours

de vacances sur 2010. Ça tombe bien pour Ueli S., car il a prévu un grand voyage l'année prochaine pour son année de jubilé.

Walter M. le rend attentif de manière très juste que les vacances sont en principe liées à l'année civile et qu'elles ne peuvent être reportées sur l'année suivante qu'exceptionnellement. Il complète en expliquant qu'elles doivent être prises d'ici fin avril, car sinon ce droit tombe.

Prescription après 5 ans

Cela n'est pas correct: le droit aux vacances ne peut tomber car il est, comme toutes les prétentions contractuelles, soumis au délai de prescription de 5 ans (5 ans après la « naissance » de la prétention). En réalité, on ne doit pas se faire de soucis pour cela, puisque dans la plupart des cas, dans la pratique, le droit aux vacances ne tombe pas, étant utilisé au fur et à mesure. Beaucoup de collaborateurs souhaitent accumuler des vacances, mais il y a toujours aussi quelques-uns qui ne prennent quasi pas de vacances. C'est pourquoi l'employeur règle souvent les reports sur la nouvelle année civile.

Un conflit habituel entre employeur et employé à ce propos concerne également le décompte des

vacances de l'année précédente. Dans de tels cas, il est clair que le droit aux vacances ne tombe pas, même si ces vacances doivent être repoussées trois ans plus tard. Enfin, c'est de la responsabilité de l'employeur de veiller à ce que les collaborateurs prennent leurs vacances durant l'année. Il serait abusif qu'ils disent que c'était aux collaborateurs de fixer leurs vacances à temps.

Attribution des vacances

Revenons au cas d'Ueli S.: celui-ci explique à son chef, en pensant notamment à

son engagement important pour le bien de l'entreprise, qu'il souhaite prendre ses jours restants durant la période calme de l'été. Walter M. répond alors que l'année suivante sera intensive, car marquée par des restructurations, des suppressions de personnel et un renouvellement du système informatique. Il ne valide donc pas sa demande. En principe, l'employeur peut effectivement fixer le moment des vacances. Mais il lui faut également prendre en compte les besoins des collaborateurs (par exemple si celui-ci a des enfants en âge de scolarité). De plus, les vacances doivent pouvoir être planifiées et obliger les employés à prendre leurs vacances à très court terme n'est pas admissible. On doit aussi faire attention à ce que le collaborateur ait au moins deux semaines de vacances à la suite.

En résumé, Ueli S. peut reporter son solde de vacances sur l'année suivante. Son supérieur hiérarchique doit trouver un accord avec lui sur la date de ces vacances. Si le souhait d'Ueli n'est pas réalisable pour des raisons liées à l'entreprise, il faut trouver ensemble une autre solution.

L'équipe de protection juridique SEV



Les vacances doivent pouvoir être planifiées et obliger les employés à prendre leurs vacances à très court terme n'est pas admissible.

Une pétition circule sur internet pour le maintien du train « EuroNight Luna »

Contre la suppression des trains de nuit

Le train de nuit reliant Genève, le Valais, Bâle, Berne à l'Italie existe depuis longtemps et les familles italo-suisse, les italiens vivant en Suisse et vice-versa, les étudiants, travailleurs, retraités, touristes européens sont les utilisateurs réguliers d'un train affichant presque toujours « complet ».

Un groupe de voyageurs a décidé de mettre en ligne

une pétition pour le maintien de ces trains de nuit, solution alternative à la voiture la plus pratique, la plus reposante et la moins onéreuse. Cela également pour les personnes âgées et les familles voyageant avec beaucoup de bagages.

La pétition a été créée le 15 novembre dernier, par le comité « Pour le maintien du train de nuit Suisse-I », basé à Sion. Cette pétition a déjà recolté plus de 200 signatures.

Ferruccio Noto, président de la section VPT-Services ferroviaires, souligne que la préoccupation principale du SEV

dans ce dossier a été le personnel et son avenir. Il a tout fait pour que les collaborateurs laissés en rade soient repris par Elvetino dans de bonnes conditions, même s'il déplore bien sûr la disparition d'un service tel que l'EuroNight Luna et se réjouit d'une telle initiative de la part des voyageurs. *Hes*

Signez la pétition sur www.mapetition.ch. Allez dans annuaire et sélectionnez les pétitions les plus récentes. Adresse courriel du comité: vivaeronight@gmail.com.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

Adresse de la rédaction: **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch.

Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

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

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

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

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 10 décembre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 3 décembre à 10h.

Un membre SEV présente un attrait de sa région

Découvrez une fameuse vallée d'Uri

Les axes principaux du trafic européen passent par cette région, mais, dans cette Vallée de la Reuss, il reste encore de la place pour des sentiers de randonnée, dont un présenté ici par Ruedi Zberg, président LPV Erstfeld.

C'est une région pour les livres d'histoire: c'est ici que la Confédération est née, la première voie de communication y a été réalisée avec l'aide du diable dit-on et, depuis deux siècles, les rails et les routes s'y font de plus en plus larges. Le plus long tunnel des Alpes partira bientôt d'ici. Erstfeld a vécu beaucoup de choses, notamment l'essor puis la fin de sa fonction de centre du trafic ferroviaire. Ce ne sont donc pas



zbg
vres d'histoire: c'est ici que la Confédération est née, la première voie de communication y a été réalisée avec

l'aide du diable dit-on et, depuis deux siècles, les rails et les routes s'y font de plus en plus larges. Le plus long tunnel des Alpes partira bientôt d'ici. Erstfeld a vécu beaucoup de choses, notamment l'essor puis la fin de sa fonction de centre du trafic ferroviaire. Ce ne sont donc pas



Un axe important, constitué de nombreuses voies d'accès, dans une région très étroite: c'est la Vallée uranaise de la Reuss.

en premier lieu les beautés naturelles qui ont conduit à réaliser un tel sentier de randonnée dans l'étroite Vallée de la Reuss, mais bien la signification historique de ce premier tronçon de l'axe du Gothard. La randonnée mène en grande partie le long de la Reuss, donc également le long des rails et de l'A2, puisque la Vallée est très étroite. Entre Amsteg et Gurtellen, elle est même tellement étroite que le chemin de randonnée se cache dans les hauteurs tandis que les rails et la route disparaissent dans les tunnels. Les points culminants de ce tronçon sont les nouveaux ponts suspendus à Felliboden. La randonnée peut se faire dans les deux sens mais nous recommandons ici la version Erstfeld - Wassen. Le premier bout vers Erstfeld est assez plat, puis suit une forte montée sur Amsteg, et une deuxième vers la fin, juste avant Wassen, là où le train se faufile dans le tunnel principal.

pmo/Hes

INFO

Via Gottardo

Le chemin de randonnée « Via Gottardo » traverse la Suisse sur l'axe nord-sud. Deux chemins se rejoignent à Lucerne, un venant de Schaffhouse et l'autre de Bâle. Dès Lucerne, il n'y a plus qu'un seul sentier fait de 8 étapes le long du Gothard, via le lac des Quatre-Cantons jusqu'à Altdorf, la Vallée uranaise de la Reuss jusqu'au col du Gothard et finalement la Léventine jusqu'à Bellinzzone. Le trajet jusqu'à la frontière italienne près de Chiasso fait aussi partie du sentier, qui représente 16 ou 17 étapes selon le point de départ. Le chemin « Via Gottardo » fait partie d'un réseau de 12 itinéraires culturels, qui nous font découvrir, à pied, des attractions touristiques suisses très variées.

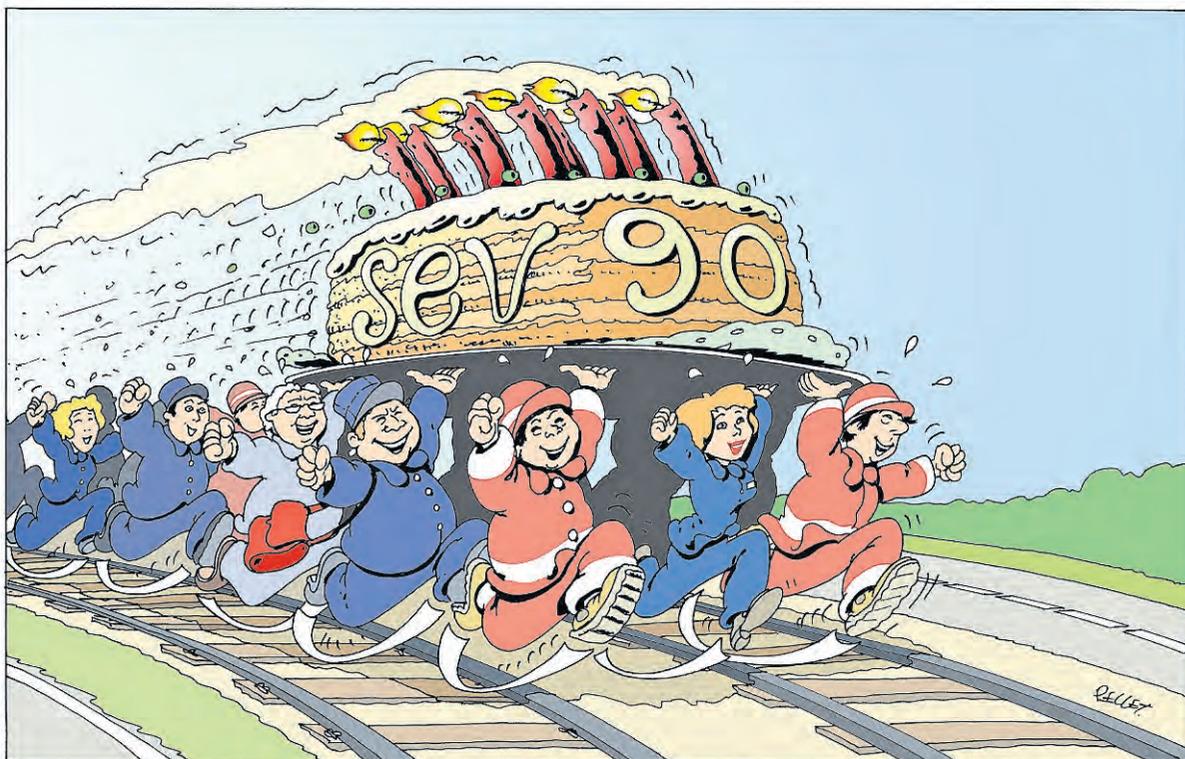
Plus d'infos sous:

www.gottardo-wanderweg.ch

www.viagottardo.ch

www.kulturwege-schweiz.ch

PELLET PIOCHE: EN AVANT VERS LE 100 ÈME !



Dessin d'Alain Pellet, Olon (VD).

IL Y A 50 ANS

La SEV fête son quarantième anniversaire

Le 30 novembre 1919, la Fédération suisse des cheminots (SEV) a tenu son congrès constitutif à Zurich. Depuis, cette union de toutes les anciennes associations de cheminots et d'employés d'autres entreprises de transport sous l'égide d'une seule organisation édiflée et fonctionnant sur une base fédérative a porté les fruits qu'on attendait d'elle. En cette journée anniversaire où les soixante mille syndiqués de la SEV contemplant avec fierté un passé très riche en réalisations, et envisagent avec confiance un avenir lourd de tâches nouvelles, ils adressent une pensée d'admiration et de reconnaissance aux meilleurs et aux plus courageux pionniers du syndicalisme ferroviaire suisse qui ont réalisé notre belle et fière fédération unifiée.

Le Cheminot, 27 novembre 1959.

A travers la forêt bohémienne

6 au 12 septembre 2010 (7 jours)

Prix forfaitaire: CHF 1650.–



Un voyage paisible à bord d'un autorail, vous conduira à travers la plus belle région forestière d'Europe. En train diesel ou à toute vapeur et à voie étroite, vous découvrirez la Moravie et la

région forestière de l'Autriche. Vous visiterez des villes historiques et monumentales comme Krumau, Budweis et Teltsch ainsi que les châteaux somptueux de la Bohème du sud et de la Moravie.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, lundi 6 septembre 2010:

Suisse - Forêt bavaroise

Voyage en train à travers le paysage gracieux de l'Allgäu et via Munich - Platting jusqu'à Eisenstein en Bavière. Transfert à l'hôtel, dîner et nuitée.

2^e jour: A travers la forêt bohémienne

Vous continuerez en train à destination de Klatovy et en car jusqu'à Vimperk dans le sud de la Bohème. Après le déjeuner, voyage en train à travers la forêt bohémienne, un paysage unique en son genre. Pendant votre excursion à travers le parc national de Sumava et la plus belle région forestière d'Europe, l'autorail grimpera jusqu'à 1000 m d'altitude et redescendra vers la séduisante région des lacs. Le soir, arrivée à Ceske Budejovice (Budweis). Logement pour 3 nuits.

3^e jour: Budweis et Hluboka

Dans la matinée, tour de ville à pied avec visite du centre historique et sa place principale

carrée et colossale. L'après-midi, visite de la célèbre brasserie, connue dans le monde entier et excursion au château Hluboka. Visite de cet édifice avec ses collections précieuses, situé au-dessus de la Vltava.

4^e jour: Cesky Krumlow (Krumau)

Pendant cette journée d'excursion, vous visiterez Krumau, ville patrimoine mondial de l'Unesco. Cette petite ville au pied de son château surplombant, se colle aux contours de la Vltava. Vous visiterez les aménagements du château avec ses cinq cours et son jardin étendu. Une promenade dans les ruelles moyenâgeuses, vous feront découvrir Krumau, la perle de la Bohème du sud.

5^e jour: Telc (Teltsch)

Le matin, voyage en car à destination de Teltsch en Moravie. Vous visiterez la ville historique avec sa place du marché triangulaire, entourée de tonnelles. Après le déjeuner, visite du château du style Renaissance avec ses

chambres et ses chapelles. Continuation en car à Jindrichuv Hradec (Neuhaus), dîner et nuitée.

6^e jour: Romantique ferroviaire

Le matin, vous voyagez en chemin de fer à voie étroite à travers les paysages moraves de Neuhaus à Nova Bystrice (Neubistritz), près de la frontière autrichienne. Continuation en car et déjeuner en cours de route. L'après-midi, vous voyagez de nouveau sur voie étroite avec la «Waldviertelbahn». En train à vapeur, vous avancerez tranquillement de Heidenreichstein à Altnagelberg. Continuation en car à destination de Weitra. Dîner à l'hôtel et nuitée.

7^e jour: Voyage de retour

Après le petit déjeuner, voyage en car jusqu'à Linz et retour en Suisse avec le Transalpin jusqu'à Zurich.



Inscription A travers la forêt bohémienne, du 6 au 12 sept. 2010

- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 250.–
 Voyage en train en 1^{ère} cl. désiré, supplément CHF 80.– Je suis membre du SEV
 Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
J'ai/nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

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

Envoyer à: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous www.servrail.ch

Compris: Billets de train dès St. Margrethen et retour jusqu'à Buchs (SG) en 2^e classe • Voyage circulaire en car de Klatovy à Linz • Logement en chambre double avec demi-pension dans des hôtels *** et **** • 3 déjeuners supplémentaires • Voyages en train Neuhaus - Nova Bistrice et Heidenreichstein - Altnagelberg • Visites guidées et entrées diverses • Accompagnement SERV RAIL dès et jusqu'à Zurich

Non compris: Supplément pour chambre individuelle, CHF 250.– • Billet de chemin de fer domicile - St. Margrethen et Buch SG - domicile • Supplément pour voyage en train en 1^{ère} classe, CHF 80.– • Assurance annulation et SOS obligatoire, CHF 38.–

Réduction: Voyage en train avec permis à coupons DB/CD/ÖBB sur demande.

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Un spécialiste des lapins hollandais dans les rangs du SEV

Pour de bonnes notes? Tout doit être parfait

Il a une des places de travail les plus insolites en Ville de Berne: au milieu de trafic et absolument seul. Arthur Beyeler est chargé, avec ses collègues, de veiller à ce que les trains arrivant de l'ouest en gare de Berne s'engagent sur la bonne voie. Ce cheminot consacre tous ses loisirs à ses lapins hollandais.

Plus de 9000 personnes travaillent à la Division Infrastructure des CFF. Ils sont entre autre chargés de faire que les 559 postes d'aiguillage envoient les compositions sur la « bonne route » et que les signaux soient corrects. Dans les grandes gares, il y a aujourd'hui encore de nombreux petits postes d'aiguillage. A l'entrée ouest de la gare de Berne subsiste un grand enchevêtrement de voies et d'aiguillages au niveau de la « Weyermannshaus », ce qui rend la situation difficile pour les non-initiés. Là où se fait le transbordement sur les camions et inversement sur les trains, où le bus tourne vers l'arrêt « Gare aux marchandises » se trouvent trois postes d'aiguillage.

Travail par roulement à l'aiguillage

Au poste numéro 2 se trouve Arthur Beyeler, qui travaille par équipe (x3), donc 24 heures sur 24, sauf le week-end, lorsqu'il y a un peu moins de trains. Ce sont les installations standards (ces 3 postes ne sont donc pas occupés) qui officient, de 4 h du matin le samedi, à 3 h 30 le lundi matin. Arthur Beyeler est seul au milieu du trafic: d'un côté du poste d'aiguillage circulent des trains rapides, des S-Bahn et des trains marchandises. Un peu plus loin,



les trains marchandises et les trains voyageurs non occupés attendent un nouveau départ. De l'autre côté du poste d'aiguillage, derrière la voie qui menait auparavant à la fabrique Von Röll, utilisée désormais comme voie de garage, circulent le trafic auto, camion et motos (et quelques vélos) sur la route de Morat. Beyeler est relié à ses collègues des 2 autres postes par radio. Il y a également deux téléphones. Il n'y a par contre que peu de confort: c'est une place de travail sobre, dont la longueur est occupée par les installations d'aiguillage électromécaniques. La carte de parcours, sur laquelle on peut contrôler les signaux de passage et suivre le départ des trains, est accrochée au plafond.

Riche parcours aux CFF

Arthur Beyeler est fromager de formation, mais n'a pas

travaillé longtemps dans ce domaine. En 1969, il est entré au service des CFF à la halle aux marchandises. Après un certain temps, il s'est présenté comme manœuvre et a travaillé à la composition des trains, sur plusieurs lieux. Ce qui lui a le plus plu? Un remplacement à Gümligen: « J'ai aimé la variété du travail. On touchait à tout dans l'exploitation et on avait également le contact avec la clientèle. » Beyeler a ensuite décidé de se former comme chef de triage. Il a cependant changé encore une fois de fonction par la suite, pour se retrouver à l'aiguillage, là où il travaille depuis vingt ans. « Je prends de l'âge » explique-t-il « et je sais combien le travail à l'extérieur, par n'importe quel temps, est pénible. » Il observe maintenant le trafic par la fenêtre, qui est souvent ouverte. Quelques mécaniciens de locomotive travaillant par ici le connaissent et le saluent parfois.

Un hobby au pelage doux

Beyeler consacre ses loisirs à l'élevage de « hollandais », une race de lapins, qui pèse entre 2,5 et 3,3 kg. Déjà en-

fant, il a eu des lapins, puis, après une pause, il a redécouvert ce hobby en 1985. En 1990, il est entré à l'association des cheminots éleveurs de petits animaux de Bödingen. Un collègue également fan de lapins l'avait alors recruté. Faire partie de cette société permet d'échanger des « trucs » concernant l'élevage de lapins mais également de parler « chemins de fer ». Avant, il était indispensable de travailler dans le monde ferroviaire pour entrer dans une telle association. Aujourd'hui, il n'y a plus d'obligation. Les membres sont tous d'âge mûr, bien que l'élevage soit un hobby qui convient à tout âge. Beyeler lui-même a laissé tomber cette passion durant quelques années. Ses fils de 26 et 24 ans ne l'ont par ailleurs pas encore suivi dans cette activité.

Tout doit être parfait

Elever des lapins est un hobby exigeant. Lors des expositions, les lapins sont notés sur tout: tête, oreilles, cou, poitrine, épaules, pattes antérieures, posture, dos, pattes postérieures, bassin, brillance du poil et couleur, etc. Un

éleveur expérimenté comme Beyeler reconnaît vite les lapins qui peuvent prétendre à des titres et ceux qui ne correspondent pas aux standards. « Environ un animal sur cinq convient » dit-il. Les autres doivent être abattus. Beyeler fait cela lui-même. Il mange également volontiers de la bonne viande de lapin, de temps à autre. Les règlements concernant la protection des animaux ont été modifiés ces dernières années, mais garder beaucoup de « hollandais » ensemble n'est guère possible selon lui, car ils s'attaquent et se mordent. Ce qui est important par contre, c'est d'avoir une cage suffisamment grande, pour que les animaux puissent se retourner et qu'ils aient la possibilité de ronger quelque chose. Lorsque ses cages sont totalement occupées, Beyeler a 36 lapins, ce qui représente bien du boulot!

En dehors des lapins, Beyeler, qui a grandi dans la région de Schwarzenburg et qui vit depuis des années dans la région fribourgeoise de la Singine, aime également chanter, au sein du club de jodler Edelweiss à Flammatt. *Peter Anliker/Hes*

INFO

L'association suisse des cheminots éleveurs de petits animaux (SVKE) organise tous les deux ans une exposition (avec des remises de prix). Arthur Beyeler va bien sûr prendre part à cette expo, qui aura lieu cette année du 4 au 6 décembre à la Markthalle de Langenthal. Il y exposera ses deux plus beaux animaux et espère que les juges seront aussi enthousiastes que lui. Pour devenir membre de l'association, plus besoin de travailler dans les chemins de fer, c'est ouvert à tous. En plus de l'exposition, l'association organise une assemblée générale annuelle et tous les deux ans un voyage, respectivement une excursion. Le plus important est bien sûr d'entretenir les liens d'amitié avec les autres éleveurs.

