

Le SEV remercie ses recruteurs

Des centaines de membres SEV ont pris part à la grande action de recrutement «Memberstars 11.11.11». Giorgio Tuti les a remerciés de leur engagement lors d'une petite fête et a remis les primes.

Page 2

TPF: nouveau comité et RER

La section rail SEV TPF prend un nouvel élan, avec l'élection d'un nouveau comité et la mise en service du RER fribourgeois, qui a permis l'engagement d'une dizaine de mécaniciens supplémentaires.

Page 5



Il guide des aveugles

Jean-Michel Despond travaille aux CFF et guide des aveugles lors de sorties à ski de fond.

Page 20

Horaire 2012

Il y a du bon et du moins bon

Le nouvel horaire est entré en vigueur avec, pour les employés des transports publics, des bons et moins bons côtés.

Dans l'ensemble, les prestations des entreprises de transports publics suis-

ses sont en augmentation. Aspect positif pour le SEV: des places de travail ont été créées et le développement des transports publics est bénéfique pour limiter les émissions de CO₂. Côté négatif: des restrictions budgétaires des collectivités publiques et des mesures de rentabilité ou tout

simplement un mauvais management détériorent les conditions de travail, comme par exemple pour les agents de train CFF contraints à faire payer une surtaxe de 90 francs aux voyageurs qui ne sont pas en possession d'un titre de transport.

Pages 10 – 11 – 12



TURBULENCES AUX RHB

On n'a pas pu conclure une nouvelle CCT d'entreprise avec les RHB. Les positions concernant le nombre de jours de congés et les perspectives salariales sont très éloignées. Une rencontre au sommet au début de cette semaine a permis une prolongation de la CCT de trois mois, afin de ne pas tomber dans un vide conventionnel. Les membres SEV décideront de la suite en janvier.

Pages 6 à 7

Le SEV fait une petite pause

Tous nos meilleurs vœux pour la nouvelle année

■ Notre président Giorgio Tuti énonce dans l'éditorial ci-contre quelques uns des points essentiels dont le SEV s'est occupé pendant l'année qui s'achève. Les fêtes sont à notre porte. Bonnes vacances à celles et ceux qui peuvent profiter de jours de congé. Et à celles et ceux – nombreux – qui sont en service en cette

fin d'année, nous souhaitons tout de même qu'ils puissent passer quelques bons moments avec leurs proches durant ces fêtes.

Le secrétariat central SEV restera fermé jusqu'au 2 janvier. La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 19 janvier. La rédaction se réjouit de vous retrouver en 2012!

Réd.

EDITO

UN GRAND MERCI !

Une année très fatigante, riche en événements et intense en travail arrive au bout. Des négociations pour le renouvellement et de nouvelles CCT, les négociations salariales, Toco, les places de travail de niche, l'assainissement des caisses de pension et les mesures d'assainissement qui vont avec, l'initiative sur les TP, les élections au Conseil national et Conseil des Etats, l'initiative sur le salaire minimum, le congrès SEV, notre action de recrutement de membres et la journée d'action des femmes sont autant de dossiers que nous avons traités en 2011.

Nous avons beaucoup discuté, négocié, fait du lobbying, organisé, lutté, afin d'obtenir le meilleur possible pour nos membres. Beaucoup de ces dossiers – à côté des nouveaux qui viennent s'y rajouter – reviendront sur la table en 2012; car le travail syndical n'est pas un travail d'une année. Le travail syndical est celui d'une vie. Les employés doivent rester vigilants en permanence et ne jamais rien lâcher. D'un côté pour sécuriser ce qui a été obtenu et de l'autre pour se battre et obtenir les améliorations nécessaires et urgentes des conditions de travail et de vie. Le travail ne nous manquera pas non plus l'an prochain. Mais je suis sûr, que nous pourrions aussi compter en 2012 sur le super engagement des membres et du personnel du SEV.

Cela me rend confiant et me motive énormément. J'aimerais vous en remercier. Mais avant d'attaquer 2012, je vous souhaite à vous et vos familles de belles fêtes et une bonne année.

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

TN: JEAN-MICHEL GERMANIER S'EN VA

Le directeur général des Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) rendra son tablier le 31 mars prochain. Dès le 1^{er} avril 2012, il sera responsable du Service des routes et des cours d'eau auprès du Département des transports du Canton du Valais. Jean-Michel Germanier aura été 10 ans à la tête des TN, la non-fusion entre les TN et les TRN a certainement pesé dans sa décision de retourner dans son Valais natal.

ATELIERS CFF INDUSTRIELS DE BELLINZONE

Les participants à la table ronde consacrée aux Ateliers industriels des CFF à Bellinzone se sont réunis le vendredi 16 décembre pour la dernière fois. Les partenaires sociaux poursuivront leurs négociations dans le cadre d'une plateforme de suivi. M. Franz Steinegger continuera d'assumer son rôle de médiateur, dorénavant pour le compte des partenaires sociaux et non plus du DETEC.

CGN

Selon le quotidien «Le Temps» du 14 décembre, la CGN mettra à flot un troisième bateau à 7 h depuis Thonon pour rallier Lausanne. De plus en plus de frontaliers restent à quai faute de place sur les Navibus. Le secrétaire syndical SEV Olivier Barraud relève que les employés de la CGN font quelque part les frais de ce trop plein de passagers en étant «confrontés à l'agressivité des clients».

TPG: C'EST LA CRISE!

La mise en place du nouveau réseau des Transports publics genevois (TPG) crée un profond mécontentement chez les conducteurs. «La pression des usagers fâchés est insupportable», nous a confié un conducteur de tramway. Une réunion de crise de la section SEV TPG aura lieu ce jeudi 22 décembre. Nous reviendrons sur ce sujet dans le premier numéro de *contact.sev* qui sortira l'année prochaine.

Succès pour l'action «Memberstars 11.11.11»



Les recruteuses et recruteurs qui ont cartonné ont été félicités par le président Giorgio Tuti: de Lukas Gmür, qui vient de terminer son apprentissage (veste blanche), jusqu'à la championne du recrutement Eleonora Wüthrich-Grab (à droite à côté de lui).

Vous êtes tous des recruteurs!

La campagne «Memberstars 11.11.11» a renforcé le SEV: 432 membres ont recruté de nouveaux membres parmi leurs collègues, pour le plus important syndicat du personnel de transports de Suisse.

Les membres font la force d'un syndicat: c'est une lapalissade! Plus son taux d'organisation est élevé, c'est-à-dire plus la part des salariés d'une entreprise membres du syndicat est grande, mieux il est armé pour défendre les intérêts des travailleurs. Personne ne le sait mieux que les salariés qui ont déjà pu profiter du travail du syndicat et de leur appartenance à une organisation de salariés – et c'est pourquoi ils ont aussi les meilleurs arguments pour convaincre leurs collègues des avantages de devenir membre.

80 pour-cent sont recrutés par des membres

C'est la raison pour laquelle, au SEV, le syndicat du personnel des transports, le recrutement repose depuis toujours pour l'essentiel sur les épaules des membres eux-mêmes: 4 nouveaux membres sur 5 sont recrutés par des syndiqués du rang. Depuis des années, le SEV fait de grands efforts pour soutenir ces recruteurs et recruteuses dont la contribution est inestimable – et pour ré-

compenser leur travail. Voilà aussi pourquoi le SEV a lancé cette année la campagne «Memberstars 11.11.11»: celui ou celle qui, depuis le début de l'année jusqu'à la «date magique» du 11 novembre, recruterait bien devrait être récompensé par un cadeau spécial, en sus des 50 francs qui sont versés pour tout nouveau membre recruté. Étaient promis: pour trois nouveaux membres un outil multifonctionnel Ranger Touring (une sorte de gros couteau de poche), pour sept nouveaux membres une Smartbox «Hôtels de charme» et pour onze nouveaux membres un iPad 2.

Les lauréats sont honorés

Qui n'apprécie pas d'être honoré ou récompensé? La campagne de recrutement a rencontré un grand écho auprès des membres SEV: ce sont 432 syndiqués et syndiqués SEV au total qui ont recruté au moins un nouveau membre jusqu'à la date fatidique et tous ont été invités au secrétariat central pour une remise festive des prix.

Prouesse: recruter 54 membres

On a pu constater que les femmes peuvent aussi «le» faire: c'est Eleonora Wüthrich-Grab, serveuse de wagon-restaurant et vice-présidente de la section VPT Services ferroviaires, qui a remporté le classement général avec 54 nouveaux membres! Elle est venue à la remise des prix avec son mari

pour pouvoir ramener tous ses cadeaux à la maison.

Des syndiqués qui «réseautent»

Comme elle, d'autres syndiqués et syndiqués ont pris le chemin de la «centrale SEV» pour recevoir leurs félicitations et leurs cadeaux. L'apéro et les bonnes discussions ont été une bonne occasion de «réseauter» – ce qui est si important pour les dirigeants de l'économie, nous savons aussi le faire!

Le SEV – un syndicat qui progresse

Ce sont au total environ 1700 nouveaux membres que le SEV a accueillis cette année. C'est le meilleur résultat depuis 16 ans. Les sorties – beaucoup sont dues à des changements de poste ou à des sorties de la vie active – sont restées au niveau des années précédentes. Le SEV a malheureusement une structure de membres très défavorable: les réductions massives d'effectifs dans les transports publics au cours des dernières années ont fait que le SEV compte un nombre de pensionnées et pensionnés supérieur à la moyenne et enregistre dès lors un grand nombre de décès. Pendant que l'effectif des «actifs», les membres ayant un emploi, est en croissance, celui des pensionnées et pensionnés diminue; globalement, la diminution nette des effectifs (le nombre des admissions moins les sorties et les décès) est de l'ordre de quelques pour-mille.

L'année prochaine notre syndicat, comme l'a déclaré le président SEV Giorgio Tuti lors de la petite fête, va de nouveau lancer une grande action de recrutement: «L'année prochaine on va en remettre un coup – avec vous!» Il a rappelé que la colonne vertébrale du SEV, ce sont les sections et les membres.

De nouveaux défis

Brossant un tableau de la situation, il montra aussi que les défis ne vont pas manquer: l'Union syndicale suisse s'attend à des suppressions massives de places de travail. Si les transports publics devraient rester relativement épargnés, les moyens financiers pour leur entretien et leur extension ne sont toutefois pas encore garantis. Le 1^{er} mai se déroulera sous le slogan «Des salaires, des retraites, des places de travail», des thèmes qui sont aussi centraux pour nous au SEV. L'année prochaine, salaires, mobilisation, CCT, nouveau système salarial Toco et financement de l'infrastructure ferroviaire vont aussi solliciter le SEV, ce «syndicat de cheminots» qui est depuis longtemps bien plus que cela: il organise aussi de nombreux chauffeurs de bus, des travailleurs au sol de compagnies aériennes et des employés d'entreprises touristiques (remontées mécaniques, skilifts) et il est devenu un acteur important de l'USS et de la politique suisse des transports. *pan./sa*

Les sous-fédérations payeront une contribution pour les campagnes électorales

Le SEV s'engagera davantage dans les élections fédérales

Lors de sa dernière séance de l'année, qui a eu lieu le vendredi 16 décembre au secrétariat central de Berne, le Comité SEV a décidé que notre syndicat devra s'engager davantage lors des prochaines élections fédérales.

Le débat a été lancé par la sous-fédération VPT qui a demandé la création d'un fonds en vue de soutenir les membres SEV qui seront candidats lors des prochaines élections fédérales. Un soutien finan-

cier qui devrait se manifester par la publication d'un journal qui informe de manière la plus complète possible sur les enjeux des élections, notamment sur les thèmes de politique sociale et de politique des transports, sans oublier de citer qui a voté quoi durant la législature en cours.

La direction du SEV a présenté aux membres du Comité la contre-proposition suivante: il existe déjà un fonds au SEV, il faudrait qu'il soit alimenté par une contribution des sous-fédérations. Cela permettrait au passage de mieux coordonner le soutien aux futurs candidats, les sous-fédérations et les sections ayant une plus forte

proximité régionale que le secrétariat central de Berne.

La proposition de la VPT et la contre-proposition de la direction du SEV ont fait l'objet d'un débat très nourri au sein du Comité. Mais au moment du vote, il y a eu une nette majorité de membres qui ont plébiscité la proposition demandant que les sous-fédérations alimentent le fonds commun déjà existant. Dès janvier 2013, chaque fédération versera 20 centimes par année pour chaque membre. De cette manière, il y aura l'argent nécessaire pour la campagne des prochaines élections fédérales de 2015.

Peter Moor/AC

LE COMITÉ EN BREF

■ La vice-présidente Barbara Spalinger a dressé un premier bilan des négociations salariales qui ont eu lieu dans les ETC. L'indice des prix à la consommation étant très bas cette année, il a été très difficile d'obtenir des augmentations générales supérieures à 1%. Mais ce résultat a été amélioré par les augmentations prévues par les systèmes salariaux et par des diminutions du temps de travail. Chez certaines compagnies, il y a eu des pas en avant qui ont été faits vers une semaine de vacances supplémentaire. Des revendications en ce qui concerne l'assainissement des caisses de pension ont obtenu satisfaction.

■ Prochainement auront lieu les négociations pour les FVP, plus particulièrement les facilités de voyage concernant les retraités.

■ Le revenu déterminant pour obtenir des bons de vacances du SEV ne sera plus en rapport avec l'échelle des salaires CFF. Un salaire de

base inférieur à 63 668 francs donnera droit à un bon de 50%, et jusqu'à 66 151 francs à 25%.

■ Le Comité a pris connaissance des conventions collectives de travail que le SEV a signé avec la CGN et avec la communauté de formation login.

■ Enfin, le Comité a nommé Arne Hegland à la fonction de secrétaire syndical, ceci après ses deux ans d'activité au sein du secrétariat régional SEV de Zurich. Arne Hegland encadre les membres de la région zurichoise qui travaillent aux CFF et il est à la tête de la commission migration.



Arne Hegland, à gauche, est félicité par le président du Comité Andreas Menet pour sa nomination à la fonction de secrétaire syndical.

pmo/AC

POINT DE VUE

« En 2012, faire du syndicalisme sera plus que jamais vital »

Faire du syndicalisme en 2012 peut paraître comme anachronique. Le syndicalisme, c'est avoir la conviction que, ensemble, les salariés ont de meilleures chances de défendre et améliorer leurs conditions de travail. Si ces valeurs ont eu le vent en poupe à certaines époques, l'actuelle n'y est guère favorable.

Nous vivons dans une société qui porte plus que jamais aux nues l'individualisme. Elle le porte en elle aussi bien philosophiquement que très concrètement dans nos vies quotidiennes. Dans les entreprises, l'individualisation fait partie d'un style de management répondant aux tendances contemporaines.

Le système salarial en est souvent l'expression la plus matérielle. En introduisant des rémunérations liées aux prestations, des bonus aux mérites ou encore des objectifs individuels, les entreprises cassent la solidarité entre les salariés et compliquent consciemment le travail des syndicats. Ces systèmes sont même parfois soutenus par des salariés à qui on fait miroiter la possibilité d'obtenir une carotte.

Cette individualisation commence déjà au niveau de nos systèmes scolaires. Dès le plus jeune âge, on ne peut pas s'empêcher de sélectionner. Or, on le sait, les systèmes très sélectifs reproduisent avant tout le statut social des parents: enfant d'ouvrier, tu seras ouvrier. Le bon sens populaire a beau essayer de se convaincre du contraire, les statistiques sont têtues. Dans ce contexte, il faut saluer l'initiative des enseignants syndiqués au SSP qui signent un manifeste* «Une autre école est possible».



Les gens s'épanouissent-ils dans cette individualisation? Sans tomber dans la philosophie de bistrot, on peut s'interroger sur les souffrances endurées. En Suisse, chaque jour quatre personnes commettent l'irréparable. On dénombre près de 1400 suicides par année, les jeunes étant les premières victimes. Une simple distribution de tracts un matin à

la gare suffit pour se rendre compte du nombre de personnes stressées, vidées ou plus simplement tristes. En 2012, faire du syndicalisme sera plus que jamais nécessaire. C'est un acte collectif de lutte mais aussi de joie. Au SEV, nous avons la chance de pouvoir compter sur de nombreux militants actifs. Chaque année, il y a des centaines de réunions et assemblées. Ces rencontres consacrées au travail syndical sont également des occasions de partager des moments d'humour et surtout de fraternité. A tous ces militants, je leur adresse mes sincères remerciements.

* www.ssp-vod.ch

Olivier Barraud

Bâle III, le rail et tant d'injustice

Qu'y a-t-il de commun entre les accords Bâle III et le rail européen ? Entre une réglementation bancaire et le développement du trafic ferroviaire ? Aucun rapport apparemment. Et pourtant.

On l'observe souvent: tout se tient. Et réciproquement, ajoutent ceux qui joignent le sourire à la philosophie. De fait, il suffit de suivre les événements, d'ouvrir le journal, de regarder les informations à la télévision, pour s'apercevoir qu'au-delà des coïncidences tenant à l'actualité, des rapports peuvent s'établir. Mieux, des liens doivent s'établir si l'on veut comprendre notre monde proche et lointain, notre univers professionnel et social, même notre vie personnelle et privée.

Rien de moins éclairant que le découpage des faits et gestes en tranches étanches, comme si leur signification propre se suffisait à elle-même, comme si les interactions n'existaient pas. Or il y a toujours une sorte de mutualité entre les phénomènes. Essayez seulement de comprendre ou d'expliquer un événement politique, un dossier syndical, un problème social ou personnel en l'isolant de son contexte ! Tâche impossible, en tout cas très difficile à exécuter de manière satisfaisante.

Reprenons l'exemple précité des nouvelles normes bancaires appelées Bâle III et de leurs effets sur les transports collectifs.

En décembre 2010, le G20 a présenté une série de nouvelles propositions de réglementation bancaire destinées à se concrétiser d'ici une année. Cette réforme Bâle III devrait aider à consolider le système financier malmené par la crise déjà historique dite des «subprimes» (2007) et par la faillite de Lehman Brothers

(2008) – pour ne rien dire des effets ravageurs de la crise actuelle liée à l'explosion des dettes souveraines de certains pays européens.

En résumé, Bâle III veut à la fois renforcer la résistance des banques aux risques qu'elles doivent mieux sélectionner et améliorer leur solvabilité en relevant le niveau et la qualité de leurs fonds propres. Le tout en vue de retrouver la confiance nécessaire aux activités des établissements financiers, en particulier aux opérations interbancaires qui doivent être fluides sans induire une interdépendance susceptible de provoquer un effet dominos.

Les banques vont se montrer de manière générale plus restrictives en matière de crédit, sachant que toute somme prêtée donne lieu à une exigence d'augmentation des fonds propres, dans une proportion accrue par rapport aux pratiques des années passées.

Et le rail dans tout cela ? Les infrastructures ne sont-elles pas financées par les collectivités ? Et le matériel roulant par les compagnies de transport ? Voire. Tous les pays ne se trouvent pas à cet égard dans une situation aussi favorable que la Suisse, où les grands projets et les transports d'agglomération bénéficient de fonds d'investissement dédiés, insuffisants certes mais bel et bien approvisionnés.

Les Français en particulier se font à juste titre du souci. Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), dont la composante ferroviaire se monte

à une centaine de milliards d'euros en dehors du Grand Paris, prévoit un «financement à 80% par des contributeurs autres que l'Etat ou des collectivités locales». Donc par des partenariats public-privé (PPP) dans lesquels les banques hésiteront de plus en plus à se lancer, vu notamment la masse de fonds propres à constituer. Sur les 25 projets figurant au SNIT 2011, combien seront-ils réalisés ? Une poignée au mieux – mais personne ne se hasarde à faire un choix clair avant le printemps électoral prochain.

Côté matériel roulant, l'industrie ferroviaire s'inquiète: pas de grosses commandes en vue après la livraison des compositions du TGV Rhin-Rhône, rien pour le transport marchandises, peu de chose pour les trains à petite distance, beaucoup moins que prévu pour les trains régionaux, avec un nombre d'unités commandées à Bombardier et Alstom inférieur au minimum nécessaire pour rentabiliser les chaînes de production. Si tout va (mal) comme prévu, les carnets resteront vides

au-delà de 2016. Et voilà pourquoi Bâle III est impor-

tant pour le rail. Les risques inconsidérés pris par le système financier ont conduit avec raison à la publication de normes de gestion bancaire dont la sévérité accrue s'avère pleinement justifiée. Avec des effets collatéraux en revanche très injustes: les victimes de la nouvelle réglementation ne sont pas les acrobates des fameux marchés mais bel et bien les investisseurs publics et les collectivités, les transports publics et leurs usagers.

Yvette Jaggi



Enquête sur la satisfaction du personnel CFF

L'inquiétude persiste

L'année passée, la direction des CFF a été choquée lorsqu'elle a pris connaissance des résultats de l'enquête sur la satisfaction du personnel. Elle avait promis des améliorations: une meilleure conduite du personnel, une meilleure communication, moins d'agitation et le

contrôle régulier des effets recherchés. Les résultats des trois contrôles ponctuels de cette année sont à disposition et ils sont à peine mieux que ceux de l'an dernier. L'année qui s'achève n'a pas non plus été propice à renforcer la confiance envers la direction. C'est surtout avec

du personnel, que les CFF ont fait beaucoup d'erreurs. Ils ont créé de l'insécurité au lieu de poser les fondements pour la satisfaction du personnel. Ce qui donne surtout à réfléchir, c'est que les CFF eux-même constatent que leurs réorganisations sèment l'inquiétude dans l'entreprise

l'application du nouveau système salarial, dossier central

et qu'ils entravent ainsi les aspirations du personnel qui cherche la stabilité.

Pour le SEV, il est clair que les CFF n'ont pas encore accompli leurs devoirs et qu'ils doivent respecter leur personnel pour être un employeur crédible. L'accord salarial pour l'année 2012 est un signe qui va peut-être dans la bonne direction.

SEV

TOGO

Le SEV et les CFF ont entre-temps discuté sur la manière d'agir pour les plaintes collectives et les requêtes personnelles. Dans un premier temps, ce sont les requêtes collectives qui sont étudiées. Le SEV constate la volonté des CFF d'empêcher ces tâches scrupuleusement; il accompagne ce processus qui va durer plusieurs mois. Après seulement, probablement au deuxième semestre 2012, ce sera au tour des requêtes individuelles d'être traitées.

Fribourg

Coup double de la section SEV TPF Rail

L'arrivée du RER fribourgeois et l'élection d'un nouveau comité donnent un nouvel élan à la section SEV Rail des TPF (Transports publics fribourgeois).

«Pour la nouvelle convention collective de travail, nous revendiquons une classe salariale et une semaine de vacances supplémentaires pour tous!» Jean-Claude Morand, mécanicien et nouveau président de la section TPF Rail a, avec son comité, établi les priorités pour ces prochains mois. «Bien entendu, la CCT TPF concerne aussi bien mes collègues du rail que ceux du

secteur route», précise Jean-Claude Morand. Dans cette nouvelle CCT qui sera négociée avec la direction des TPF durant les premiers mois de l'année prochaine, les trois sections SEV des TPF revendiquent également l'amélioration des services de réserve bus et train, ainsi que l'instauration de véritables services de piquet.

Uniformes

Le nouveau comité de la section SEV TPF Rail est aussi déterminé à mettre sur le tapis la question des uniformes. «Pour nous mécaniciens, cela n'a pas de sens de porter une cravate, nous aimerions porter des habits adaptés à notre fonction», relève Jean-Claude Morand.

Les ouvriers de la voie aimeraient obtenir de l'entreprise TPF des vêtements de service qui correspondent tout simplement à leur taille ...

Davantage de personnel

Toutes ces revendications n'ont pas empêché les collègues TPF Rail de participer avec enthousiasme à la mise en service du RER fribourgeois. «Durant notre formation lignes et véhicules pour pouvoir rouler sur le tronçon CFF Romont – Fribourg, nous avons côtoyé nos collègues mécaniciens des CFF, et nous avons constaté que nous avons les mêmes préoccupations qu'eux. Ces contacts ont été extrêmement enrichissants», relève encore Jean-Claude Morand. Autre motif de satisfaction pour le nouveau président: les TPF ont engagé une dizaine de nouveaux mécaniciens et ils en engageront d'autres durant les pro-



Malgré le fait qu'ils ne travaillaient pas le samedi 10 décembre, les mécaniciens des TPF Jean-Claude Morand (à gauche) et Stéphane Pythoud étaient sur le quai 1 de la gare de Bulle pour assister à la journée d'inauguration du RER fribourgeois.

chaines années, grâce à l'extension et au développement du réseau RER. Malgré l'appréhension de conduire pour les premières fois pour de bon sur le réseau CFF, le mécanicien Stéphane Pythoud, membre du comité SEV TPF Rail s'exclame: «Pour nous, ce RER c'est l'ouverture sur le monde!»

Voie étroite

Seul véritable regret pour Jean-Claude Morand et Stéphane Pythoud: l'impossibi-

lité pour certains mécaniciens de conduire le RER parce qu'ils n'ont pas pu passer le fameux permis qui les autorise à conduire sur le réseau CFF et ils doivent par conséquent se contenter de conduire uniquement sur le réseau voie étroite des TPF. «Cela nous procure un certain malaise, une certaine gêne, de voir nos collègues plus expérimentés ne pas pouvoir travailler comme ils le mériteraient.»

Alberto Cherubini

UNE ENTREPRISE, TROIS SECTIONS SEV

Le nouveau comité de la section SEV TPF Rail est composé de: Jean-Claude Morand, président; Daniel Blanc, vice-président; David Grangier, secrétaire; Jacques Meuwly, caissier; Alain Jeckelmann, représentant des ateliers; Stéphane Pythoud, membre; Armand Pilloud, représentant des pensionnés. La section Rail, avec les sections bus Urbains et Régionaux, forme le Cartel SEV au sein des Transports publics fribourgeois. Le secrétaire syndical Christian Fankhauser a la charge d'encadrer ces trois sections.

Référendum contre l'autonomisation de la gestion des régies publiques genevoises

Genevois, signez le référendum!

Il faut que nos collègues genevois signent vite le référendum qu'ils trouvent encarté dans ce numéro. C'est entre autre la représentation des employés au sein du conseil d'administration des TPG qui est menacée. Les référendaires ont jusqu'au 9 janvier pour récolter les 7000 signatures nécessaires.

Rappelons que le parlement genevois a accepté une loi-cadre qui règle la gouvernance de quelque 23 régies

publiques. Ceci trois ans après que le peuple avait refusé à près de 60% un projet de loi très proche qui s'attaquait aux trois principaux établissements publics autonomes, les TPG, l'Hôpital et les SIG. La nouvelle loi va encore plus loin que le texte refusé en 2008, dénonce Pierre Vanek, secrétaire de Solidarités, notamment en ce qu'elle s'étend à tous les établissements autonomes. Deux problèmes principaux sont soulevés. Tout d'abord, le fait que les conseils d'administrations sont réduits. Ils passent d'une vingtaine de membres à un nombre compris entre huit et onze pour les grandes entreprises d'Etat,

voire cinq pour les petites entités.

Les partis se retrouvent éjectés, même si la loi leur laisse trois strapontins (donc bien moins que le nombre de formations présentes au Parlement cantonal). Pierre Vanek rappelle à cet égard que ce contrôle démocratique ne tombe pas du ciel: «Nous l'avions inscrit dans la loi durant la législature 1997-2001, lorsque la gauche était majoritaire au Grand Conseil. Nous avions alors précisément choisi de ne pas prendre le contrôle de ces régies publiques comme la droite le faisait depuis des lustres mais prévu d'y injecter un peu de démocratie.»

«La dérive technocratique va conduire à une dégradation des prestations servies à la population», prévoit pour sa part Olivier Baud au nom du Cartel intersyndical. François Weber, secrétaire syndicale au SIT, relève enfin que les syndicats avaient précisément envisagé de lancer le référendum contre la loi sur l'Hospice général. «Aujourd'hui, on voit le résultat, il n'y a plus aucune transparence, et le représentant des travailleurs est muselé.»

Il s'agit là de la seconde grande critique: non seulement les représentants du personnel n'ont plus droit qu'à un seul siège, mais la loi prévoit en plus un secret de

fonction drastique. Cela pose le problème suivant: les délégués syndicaux ne pourront plus se référer ni à leur organisation ni à la base pour arrêter une position claire sur un objet en discussion au sein d'un conseil d'administration. Relevons enfin que les défenseurs des locataires entrent dans la bataille en raison des craintes qu'ils ont par rapport aux fondations immobilières. Celles-ci sont partiellement épargnées par le processus. Mais cela n'est que partie remise, estime Irène Buche, députée socialiste et avocate à l'Asloca. C'est donc l'entier du parc du logement social qui est menacé.

Philippe Bach, Le Courrier



« Le personnel des RhB a montré une très grande solidarité dans le sondage destiné aux collaborateurs. Mettre ce capital en question est un paradoxe. »

Peter Peyer, secrétaire syndical SEV à Coire

Le secrétaire syndical Peter Peyer représente le SEV à Coire

« Il faut avoir un langage commun »

Des négociations difficiles et qui traînent en longueur pour la nouvelle CCT d'entreprise avec les chemins de fer rhétiques (RhB) sont interrompues. Une période sans contrat collectif ne paraît plus exclue. Une situation inhabituelle.

contact.sev: Les négociations CCT avec les chemins de fer rhétiques ont été extrêmement difficiles. C'était prévisible?

Peter Peyer: Nous nous sommes sérieusement préparés depuis août 2010 et avons présenté nos demandes aux RhB en décembre 2010. Comme nous devions dénoncer la CCT d'entreprise existante pour fin juin 2011, les RhB

se sont enfin assis à la table des négociations. Pour nous c'était déjà un signal clair que ce ne serait pas une promenade du dimanche.

Avec Hans Amacker, c'est un nouveau directeur qui est en fonction, et la cheffe du personnel Stephanie Rielle est nouvelle aussi dans la branche. Quel effet cela a-t-il?

Pour les deux les négociations CCT sont un terrain inconnu; nous le sentons nettement. Par ailleurs, le personnel leur a manifesté beaucoup de bienveillance jusqu'ici. Le conseil de fondation leur a toutefois laissé manifestement peu de marge de manœuvre, et la situation économique incertaine est aussi un facteur essentiel.

La moitié du personnel a signé une pétition, pour exercer une pression sur les négociations, afin que l'entreprise se bouge. Quelle a été la réaction?

(Hésitant) Pour le dire sincèrement, je ne sais pas vraiment. Le SEV a prouvé qu'il peut mobiliser et les membres font bloc derrière nous. La direction au complet a reçu la pétition. C'était à coup sûr un signe

d'estime envers les travailleurs et il a aussi été reçu comme tel. Mais par derrière, la délégation RhB n'a pas pris au sérieux leur position, malgré cette manifestation de la volonté des collaborateurs

Quelles expériences retires-tu personnellement de ce conflit; étais-tu surpris?

Les RhB sont une entreprise

« LES GENS ONT RÉALISÉ QUE LES SYNDICATS NE SONT PAS DES «DIABLES» »

contact.sev: Depuis deux ans, tu t'occupe du domaine touristique au SEV avec Hans Bieri et Christina Jäggi. Cette branche souffre beaucoup du franc fort selon ses propres dires. Es-tu du même avis?

Peter Peyer: Oui, c'est maintenant évident que le tourisme s'affaibli chez nous, dans les Grisons. Cependant le taux de change n'est pas le seul à jouer un rôle, mais aussi la météo. Et la dépendance massive au tourisme de masse hivernal se paye maintenant.

Quel effet cela a d'avoir un mois de juillet humide et de la neige seulement la 2^e semaine de décembre?

C'est un réel problème. Les hôtes sont aujourd'hui plus flexibles et plus difficiles et un changement de destination de vacances se fait vite. Mais l'hôtelier de la Lenzerheide est lié à un lieu et se retrouve ainsi perdant.

Comment le personnel le ressent-il?

Il y a ici plusieurs tendances: d'un côté l'ouverture de la saison se fait plus tard, cela veut dire être au chômage plus longtemps et une perte de revenu. Le manque de neige encourage cependant aussi la course aux armements de l'enneigement artificiel. Des investissements très chers vont à l'encontre de salaires plus hauts. En même temps il

faut aussi constater que dans les métiers hôteliers les salaires minimaux selon la CCT nationale et malgré la crise vont être augmentés de façon substantielle.

Le SEV cherche à mettre un pied dans la branche des remontées mécaniques. La météo et la crise économique jouent-elles un rôle pour ou contre ce projet?

On ne pas donner une réponse générale. Les gens qui sont de toute façon exclus du syndicat, voient maintenant à quoi ils servent. Les plus sceptiques regrettent plutôt moins, de rentrer en contact avec nous. Notre projet cours cependant aussi sur un plan institutionnel.

C'est-à-dire?

Nous avons réussi, aussi bien avec l'Office fédéral des transports et aussi avec l'association faitière des remontées mécaniques de Suisse de relever les conditions et apporter des propositions syndicales.

Y a-t-il déjà des résultats?

Il y a des résultats essentiels sur au niveau institutionnel: les gens réalisent que les syndicats ne sont pas des «diables», mais que le SEV est une organisation qui s'engage de manière sérieuse et compétente pour le personnel des transports touristiques. De

plus nous sommes en bonne voie, pour que l'ensemble du personnel des domaines skiables et du service de secours soient soumis à la loi sur la durée du travail. «Une entreprise, une loi» est un allègement pour les entreprises et les collaborateurs. Et c'est plus simple de reconnaître et de remédier à des abus en matière de travail et de temps de repos.

Est-ce que cela va aider au recrutement?

C'est à espérer! Nous pouvons justifier, que nous avons obtenu de réelles améliorations pour les règles en cas de mauvais temps (manque de neige), nous pouvons avec chaque entreprise de remontées mécaniques convenir des règles d'exceptions pour les temps de travail, nous discutons intensivement pour une CCT cadre pour la branche des remontées mécaniques. Les entreprises concernées doivent cependant elles-mêmes devenir membre du syndicat. Les prestations du SEV justifient clairement la contribution de membre de 384 francs par année et de 192 francs pour le personnel saisonnier.

Comment le projet se poursuit-il?

Nous sommes à peu près à mi-chemin. Nous venons d'organiser au village grison de Parpan une manifestation d'information.

Cet événement pilote était essentiel pour nous afin de voir, ce que nous avons accompli en collaboration avec les remontées mécaniques suisse et l'OFT, et pouvoir le montrer aux collaborateurs concernés des remontées mécaniques.

Vous avez aussi plusieurs fois attiré l'attention sur la campagne pour l'initiative sur un salaire de l'Union syndicale suisse à nouveau dans les transports touristiques, est-ce que quelque chose a bougé entretemps?

Non. Les salaires restent un chantier central.

Tu as parlé au départ du cumul des risques du tourisme de masse hivernal. Que veux-tu dire par là?

Le changement climatique est un fait. Les remontées mécaniques ne peuvent pas rester sans réagir. Beaucoup ne peuvent pas se permettre l'utilisation à grande échelle de l'enneigement artificiel, et l'augmentation des températures et le manque d'eau posent des frontières supplémentaires. La construction et l'équipement de la nature et le tourisme de proximité, la prolongation de la saison, ou la gestion des lits chauds, etc. sont impératifs. Cela a en plus l'effet collatéral, d'augmenter les postes de travail à l'année ou des conditions décentes peuvent être offertes.

pma/hk

INTERVIEW

ferroviaire qui assure une mobilité écologique avec le soutien financier public d'un canton de montagne. Leurs prestations doivent donc pouvoir être mesurées et comparées avec les autres entreprises ferroviaires, y compris les conditions d'embauche des collaborateurs. Cela me surprend déjà, que la délégation RhB parle un langage complètement différent dans les négociations. Ils veulent en effet être la meilleure entreprise ferroviaire du monde, mais au niveau des conditions d'embauche ils se positionnent entre EMS-CHIMIE, l'hôtellerie, les principaux métiers du bâtiment et les administrations cantonales. On demande à la direction des RhB de trouver un langage commun avec nous.

Les RhB doivent cependant faire le grand écart entre les trains régionaux dans la région densément peuplée de Coire et les chemins de fer touristiques, avec le Glacier et le Bernina Express qui s'adressent à une clientèle entièrement différente. Ce qui brouille déjà les points de vue. Est-ce qu'il ne faut pas ici davantage de compréhension de la part du syndicat?

J'affirme que nous avons fait preuve de beaucoup de compréhension pour les conditions cadres économiques. Les CFF réclament haut et fort plus de 800 millions des pouvoirs publics. Ce n'est simplement pas possible qu'en même temps

» Nous montrons une grande compréhension pour les conditions cadres économiques. «

promesses. Le dernier sondage auprès du personnel du RhB montre que celui-ci a un lien encore plus fort vis-à-vis de l'entreprise. C'est un paradoxe, que ce

capital soit maintenant mis en question.

La dernière ronde de négociations n'a donné aucun résultat (voir article page 5). Et maintenant?

Manifestement, on est entré en négociation sans vraie marge de manœuvre côté RhB, en comptant sur le fait que le SEV adapterait suffisamment sa position vers le bas. Cela ne fonctionne pas. En janvier 2012

les comités SEV s'exprimeront. S'ils n'approuvent pas le résultat des négociations,

de nouvelles négociations sont inévitables.

Questions: Peter Moor/hk



Emil Strub, Landquart

Remise de la pétition à Coire: Peter Peyer transmet les feuilles de signatures au directeur des RhB Hans Amacker sous l'œil critique de la vice-présidente SEV Barbara Spalinger,

BIO

Peter Peyer (46 ans) est secrétaire syndical du SEV à Coire; il travaille dans des bureaux communs avec le SSP, Syndicom et le PS situés à la gare. Il s'occupe avant tout des dossiers du RhB du tourisme. Après l'école de commerce et l'institut pédagogique pour le jardin d'enfant, il a achevé diverses formations professionnelles, la dernière étant le diplôme spécialisé en administration publique et organisations à but non lucratif à la HTW (Haute école) de Coire. Il a présidé durant neuf ans le PS grison et il est membre du Grand Conseil. Il est marié et a deux filles.

Usage des droits politiques

Les gares sont des lieux publics où les droits politiques s'exercent

L'Office fédéral des transports (OFT) vient de prendre une décision importante pour le mouvement syndical, mais aussi pour les partis et les organisations politiques et, partant, pour tous les citoyens et citoyennes de ce pays. Il a en effet confirmé que les gares sont des espaces publics et que, dans les espaces publics, l'usage des droits politiques, par exemple la récolte de signatures ou les actions lors de campagnes de votations, ne saurait être restreint de manière disproportionnée.

L'OFT a admis le recours d'un parti politique contre la Südostbahn et les Appenzeler Bahnen, qui avaient refusé qu'une action à caractère politique se déroule dans la gare d'Herisau, en se fondant sur leur «Règlement de la

»Les CFF accordent généreusement des autorisations à des entreprises privées pour mener des actions à but commercial dans les gares, même si d'immenses stands publicitaires entravent beaucoup plus le flux des voyageurs et voyageuses que quelques militants en train de récolter des signatures ...»

gare». Les CFF interdisent également les actions à caractère politique, arguant que cela «entrave le flux des pendulaires». Il faut relever à ce sujet que, malgré ce «risque d'entrave», les CFF accordent généreusement des autorisations à des entreprises privées pour mener des actions à but



Les entreprises de transports publics doivent accepter que des actions syndicales et politiques se tiennent dans les gares, comme ci-dessus la distribution des cartes de la campagne SEV contre la xénophobie qui a eu lieu à la mi-décembre dans plusieurs gares du pays.

commercial dans les gares, même si d'immenses stands publicitaires entravent beaucoup plus le flux des voyageurs et voyageuses que quelques militants en train de récolter des signatures ...

Pourquoi le commercial et pas le politique ...

De fait, les transports publics sont une tâche de l'État, même s'il la délègue à des entreprises. Celles-ci sont donc, comme l'État, liées aux

droits fondamentaux lorsqu'elles exercent des tâches publiques, peu importe qu'elles soient de droit privé ou public. Les droits fondamentaux protègent l'exercice des droits politiques, par exemple la distribution de tracts, la récolte de signatures pour des initiatives, des réfé-

étant donné que, jusqu'à présent, des actions commerciales ont pu avoir lieu sans que cet argument soit avancé.

Enfin, l'obligation légale des entreprises de transports d'afficher une «neutralité politique» n'est pas touchée par le déroulement d'actions politiques dans les gares, du moment qu'il est clair pour le public que c'est un parti ou une autre organisation qui le met sur pied et non l'entreprise de transport en question. Les CFF ne peuvent donc pas s'appuyer sur leur «neutralité» pour interdire l'exercice des droits politiques dans les gares.

... ainsi que le syndical?

Pour les syndicats, cette décision a encore un autre avantage. Si les entreprises de transports publics sont liées aux droits fondamentaux, elles sont aussi liées à la liberté syndicale (art. 28 de la Constitution fédérale et nombreuses conventions internationales). Elles doivent donc, dans les mêmes conditions que précédemment évoqué, accepter que des actions syndicales se tiennent dans les gares.

Les CFF ont malheureusement fait recours au Tribunal fédéral dans une cause similaire, espérant pouvoir continuer à privilégier l'usage commercial des gares et à y interdire l'exercice des droits politiques. Stratégie regrettable d'une entreprise qui devrait se rappeler qu'elle appartient à la Confédération, donc au peuple suisse!

Pour en savoir plus: Lukas Mathis, Die Ausübung politischer Rechte auf Bahnhofsa-realen (L'exercice des droits politiques dans les gares), Jusletter (revue juridique en ligne sur www.weblaw.ch) du 12 décembre 2011 (en allemand).

Jean-Christophe Schwaab

TESSIN: UNE DÉCISION ANTI-SYNDICALE

Incroyable, mais vrai: le Conseil d'État tessinois a décidé que les syndicats n'avaient plus le droit d'accéder aux établissements du canton. Cette mesure est en contradiction avec la liberté syndicale garantie par la Constitution fédérale. En outre, ce même gouvernement restreint encore plus les possibilités pour les syndicats de s'exprimer en tant que tels, comme si nous vivions en plein absolutisme...

«Du jamais vu en Suisse [...] une décision anticonstitutionnelle et sans valeur, mais néanmoins très grave: c'est en effet un acte dangereux contre les droits des travailleurs de l'ensemble du Canton du Tessin.» Les termes dans lesquels est rédigée la résolution de l'Union syndicale tessinoise a des accents dramatiques. Car c'est la réalité qui est ainsi. Mais reprenons tout cela dans l'ordre.

Le 29 novembre 2011, le Conseil d'État tessinois a fait parvenir aux associations du personnel de l'État une lettre dans laquelle il les informait de sa décision concernant les activités syndicales dans l'administration cantonale. Dans sa missive, le gouvernement stipule que les syndicats du personnel de l'État n'ont fondamentalement plus le droit d'accéder aux bâtiments du canton pour leurs activités syndicales. Et si les syndicats souhaitent utiliser une salle de l'administration pour y aborder, en dehors des heures de travail, des thèmes concernant le personnel de l'État, ils devront désormais disposer d'une autorisation délivrée par la Chancellerie cantonale. Enfin, la distribution d'informations syndicales devra passer par les services cantonaux de l'information et de conciergerie.

Cette décision est en contradiction avec la Constitution. L'avocat Arthur Andermatt, spécialiste de ces questions, affirme sans équivoque aucune que de «la liberté de coalition garantie par la nouvelle Constitution fédérale se déduit aussi le droit des syndicats à accéder aux entreprises».

USS

Genève

Arbre de Noël du Cartel SEV TPG

Dimanche 18 décembre, à la salle du Palladium à Genève, s'est déroulé le traditionnel arbre de Noël du Cartel SEV TPG. Quelque 400 cornets ont été distribués aux enfants des membres SEV qui travaillent aux TPG. Si on compte que chaque enfant était ac-

compagné par au moins un parent – mais dans la plupart des cas toute la famille était présente – on peut estimer que bien plus de mille personnes ont participé à cette fête de Noël. Marc-Edouard Wütrich, conducteur de tramway, présidait pour la

première fois le comité d'organisation. Une première fort réussie avec un programme d'animation de qualité: la chanteuse Inès Valente, le ventriloque Dick Berny, le magicien Stanislas, sans oublier Roland Loup qui depuis une dizaine d'années grime

le visage des petits et grands. Mme Wütrich, l'épouse du président, a mis la main à la pâte en réalisant une super maisonnette SEV en pain d'épices dont il fallait deviner le poids.

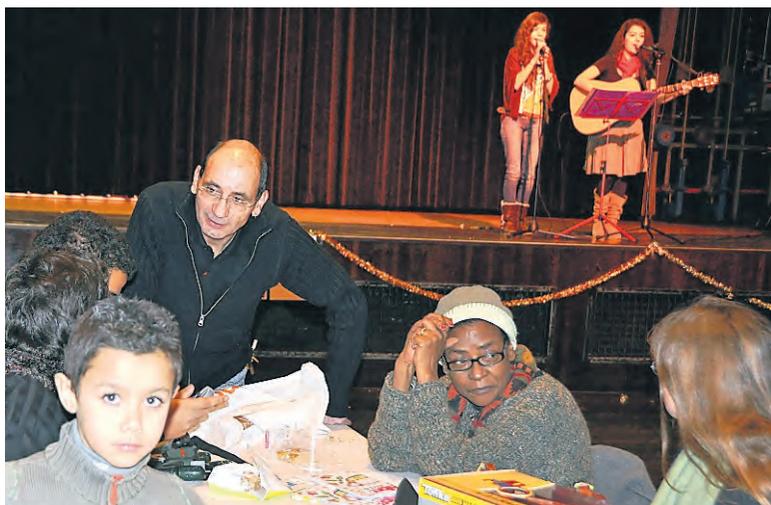
Malgré le «gros caca» – comme l'on qualifié plusieurs

conducteurs – engendré par la nouvelle organisation du réseau des TPG, les employés ont su laisser de côté leurs soucis professionnels pour partager une super fête de Noël, familiale et chaleureuse.

Photos: Alberto Cherubini

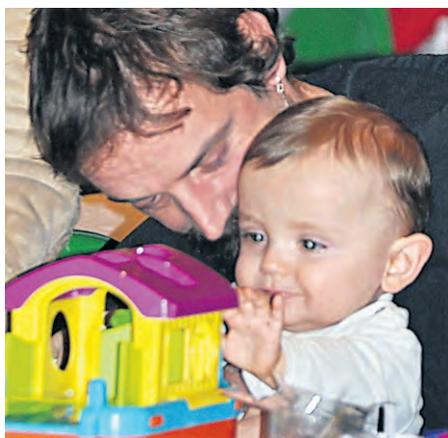


Maison SEV en pain d'épices dont il fallait deviner le poids.



Le président du comité d'organisation Marc-Edouard Wütrich.

Les papas du Cartel SEV TPG ont chouchouté leurs enfants à la fête de Noël!





« Nous regrettons que les CFF n'octroient pas aux contrôleurs qui travaillent sur les TGV les mêmes indemnités qu'ils accordent aux mécaniciens qui pratiquent l'interopérabilité. »

Jürg Humi, secrétaire syndical SEV

Depuis le 11 décembre, il y a du changement pour de nombreux employés des transports publics

Le nouvel horaire est arrivé avec ses bons et moins bons côtés

Bonne nouvelle de l'horaire 2012: avec l'augmentation de l'offre il y a davantage d'employés qui travaillent dans les transports publics. Moins bonne nouvelle: certaines mesures prises pour améliorer la rentabilité ont pour conséquence la détérioration des conditions de travail.

Fallait voir samedi 10 décembre la foule en liesse sur les quais des gares de Bulle, Romont et Fribourg! Des milliers de personnes étaient venues fêter le lancement du RER fribourgeois. Sur les quais, il n'y avait pas que les voyageurs qui arboraient un grand sourire. Les employés des Transports publics fribourgeois (TPF) étaient également enthousiastes, à l'image de Jean-Claude Morand, président de la section SEV TPF Rail: «Cette entreprise c'est un peu

la mienne, cela fait 25 ans que j'y travaille, de voir cet engouement populaire pour l'ouverture du RER, je trouve ça formidable!» Côté em-

« Cette entreprise c'est un peu la mienne, cela fait 25 ans que j'y travaille, de voir cet engouement populaire pour l'ouverture du RER, je trouve ça formidable! »

Jean-Claude Morand, président de la section VPT TPF Rail.

ployés des TPF, qu'est-ce que ce RER apporte? «Une dizaine de nouveaux méca-

ciens ont déjà été engagés et formés, trente à quarante autres seront engagés ces prochaines années avec l'extension du RER, de plus nous

avons élargi nos compétences professionnelles pour pouvoir circuler sur la ligne

CFF Romont-Fribourg», relève Jean-Claude Morand.

Ce même samedi 10 décembre, liesse aussi à Zurich pour l'inauguration de la ligne de tram Zürich-West. Plus de 10 000 personnes ont emprunté ce jour-là cette nouvelle ligne de 3 km dont le coût global des travaux s'élève à quelque 320 millions de francs. En 1997, les citoyennes et citoyens du canton de Zurich avaient plébiscité à près de 70% des voix la construction de ce tram Zürich-West. Avec cette nou-

velle ligne, les transports publics zurichois ZVV comptent désormais environ 4000 employés. Bien plus modestement, sur la Riviera vaudoise, la compagnie VMCV a amélioré son offre. «Du coup, la compagnie a engagé cinq nouveaux conducteurs», nous communique le président de la section VPT VMCV Enzo Verme.

Avec le nouvel horaire, les Transports publics genevois (TPG) ont connu leur big-bang. Le réseau de tram a été agrandi de 6,5 km avec la



Les TGV sont accompagnés jusqu'à Paris par des agents de la SNCF et des CFF.



L'inauguration du RER fribourgeois a attiré la foule à Bulle.

DOSSIER



© Best Matthey/Berner Zeitung

Le collègue Markus Wenger, de la section VPT RBS, change les affiches des horaires de la compagnie Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS). Chaque année, à la mi-décembre, le changement d'horaire met à contribution de nombreux employés des transports publics.

mise en service du tronçon Cornavin–Onex–Bernex et il a été complètement reconfiguré en passant de 7 à 3 lignes. Par ricochet, le réseau de bus et de trolleybus a également été remodelé. Aux TPG aussi le nombre d'em-

ployés est en continuelle augmentation, actuellement l'entreprise compte quelque 1700 employés. Le Tessin n'est pas en reste, la compagnie ferroviaire Tilo assure depuis le 11 décembre 14 allers-retours entre Bellinzone

et l'aéroport milanais de Malpensa via Luino et Gallarate. Dans la plupart des cantons, l'offre des CFF a été d'une manière générale améliorée. Une des principales nouveautés du changement d'horaire, c'est bien entendu

le raccord du réseau ferroviaire suisse avec la nouvelle ligne TGV Rhin-Rhône. Bâle n'est plus qu'à 3 heures et 3 minutes de Paris. Boncourt (JU) n'est plus qu'à 3 h 16 de la Ville Lumière (les Jursiens devront prendre un bus

depuis Delle jusqu'à la gare TGV de Belfort, en attendant la réactivation de la ligne ferroviaire Delle–Belfort prévue pour 2015). A relever que sur tous les TGV Lyria au départ

(suite en page 12)



Aux TPG, le nouveau réseau offre 6,5 km de ligne de tram supplémentaires.



La construction de la nouvelle ligne de tram Zürich-West a coûté 320 millions de francs.

(suite de la page 11)

de Genève, Lausanne et Zurich, direction Paris gare de Lyon, il y a double accompagnement effectué par des contrôleurs de la SNCF et des CFF. «Pour ce double accompagnement, les CFF ont engagé 80 nouveaux agents de train», relève le secrétaire syndical SEV Jürg Humi. «Nous avons négocié avec les CFF les montants des indemnités, notamment des nuitées que les agents doivent passer à Paris, mais nous regrettons que les CFF n'octroient pas aux contrôleurs les mêmes indemnités qu'ils accordent aux mécaniciens qui pratiquent l'interopérabilité, c'est-à-dire qui doivent apprendre à travailler sur un réseau étranger.» Puisque nous abordons des aspects négatifs de ce nouvel horaire, relevons qu'aux TPG, l'aménagement du nouveau réseau s'est réalisé sans installer des toilettes pour les conducteurs sur chaque ligne. Ce problème des WC est courant dans les transports publics, aussi bien pour le personnel que pour les usagers. Andreas Meyer, le boss des CFF, l'a lui-même reconnu.

Bon pour l'environnement et pour l'emploi

Lors de l'inauguration du RER fribourgeois qui a remplacé la ligne de bus Bulle-Fribourg, le conseiller d'Etat fribourgeois Erwin Jutzet a fait l'éloge des transports publics qui ménagent l'environnement: «L'énergie électrique – issue d'une énergie que j'espère toujours plus renouvelable – va remplacer avec ce RER l'énergie fossile, non renouvelable et nocive pour l'environnement.» Du point de vue écologique, le développement de l'offre des transports publics de notre pays est réjouissant, sans compter le fait que cela donne du travail à de plus en plus de monde. À titre d'exemple, les CFF comptaient 28 143 employés à fin 2010, fin juin il y en avait 28 419. Le cap des 29 000 employés n'est pas loin.

Alberto Cherubini

Des InterRegio deviennent RegioExpress

Les CFF étendent l'autocontrôle

Depuis le 11 décembre, les trains InterRegio (IR) Bern–Burgdorf–Olten sont rebaptisés «RegioExpress» (RE) et sont soumis à l'autocontrôle, comme le trafic régional.

Pour le moment, ces trains sont encore dotés de personnel d'accompagnement (expédition, information clientèle) mais celui-ci ne contrôle pas les billets et n'en vend pas, ce domaine étant celui du contrôle sporadique.

Changements en vue

L'autocontrôle est aussi introduit sur les trains Berne-Bienne, dans lesquels le personnel des trains offrira encore un service complet jusqu'ici, bien que ces trains aient été rebaptisés en RE il y a deux ans déjà. Sur ces deux lignes, l'accompagnement des trains sera complètement supprimé dès que les nouveaux trains Duplex régionaux seront à disposition dès décembre 2012.

Le service Grandes lignes est maintenu sur la ligne du Rheintal. A vrai dire, les CFF auraient également voulu introduire l'autocontrôle sur les trains RE St-Gall–Coire lors de ce changement d'horaire. Le canton des Grisons a toutefois fait prévaloir que les CFF doivent offrir le service qui correspond à leur concession Grandes lignes jusqu'à l'introduction des nouveaux Duplex-Regio à fin 2012. Cette concession court jusqu'à fin 2017. C'est ainsi qu'il est encore possible d'acheter des changements de parcours et des surclassements dans les trains RE, comme dans le reste du trafic Grandes lignes, et même des billets sans devoir s'acquitter du supplément de 90 francs pour autant qu'il n'y ait pas d'intention d'abuser.

«Ce service est indispensable», déclare le secrétaire régional SEV Peter Hartmann, «car à Buchs et St-Margrethen, il y a souvent des voyageurs provenant des trains internationaux d'Allemagne et d'Autriche qui ne connaissent pas nos usages.» L'accompagnement des trains est



L'accompagnement des trains est également important pour l'information des clients en cas de perturbations et pour l'ordre et la sécurité, dès lors qu'il y a toujours moins de personnel dans les gares.

également important pour l'information des clients en cas de perturbations et pour l'ordre et la sécurité, dès lors qu'il y a toujours moins de personnel dans les gares.

Peter Hartmann, qui est aussi député au Grand-Conseil st-gallois, va donc aussi s'engager politiquement pour que l'accompagnement des trains RE soit maintenu.

Les commanditaires du trafic RE sont interpellés

Il y a un certain temps déjà, les CFF ont déclassé les IR Genève–Lausanne et Aarau–Zurich en RE et y ont introduit l'autocontrôle. En 2012, ce devrait être le cas des IR Lausanne–Berne et Zurich–Schaffhouse et en décembre 2014 des IR Zurich–Frick-

Bâle. A la différence des InterRegio, les RegioExpress doivent être commandés et cofinancés par les cantons, ce qui décharge financièrement les CFF.

Le SEV est préoccupé par cette évolution car il ne s'agit pas seulement de réduction du niveau de service mais ces trains sont menacés de décadence. «Les caméras de surveillance, les installations haut-parleurs et les contrôles sporadiques de la Police des transports ne sauraient remplacer valablement le personnel des trains», souligne le secrétaire syndical SEV Jürg Humi. «Les cantons et les communes concernées doivent redresser la barre.»

Markus Fischer/sa

LA SURTAXE DE FR. 90.- PASSE (TRÈS) MAL!

«J'ai entendu de la part de plusieurs agents de train qu'avec le nouvel horaire, l'application des changements survenus dans les contrôles des titres de transport ne se fait pas facilement», explique Jürg Humi, secrétaire syndical SEV en charge du dossier de la Division Voyageurs des CFF. «Les conflits sont en nette augmentation.» Des voyageurs savent que les contrôleurs ont, pour certaines exceptions, la compétence de renoncer à faire payer la surtaxe de 90 francs, ils ne se gênent pas de chercher tous les moyens pour échapper à cette surtaxe salée.

Jürg Humi a entendu dire que certains supérieurs font pression sur les contrôleurs pour qu'ils adoptent une ligne dure. «L'application de ces nouvelles directives crée un vrai malaise chez nos collègues. Au SEV, à la sous-fédération ZPV et à la commission du personnel des agents de train nous prônons une application souple des nouvelles directives, cela ne va pas que du côté des supérieurs l'on donne des ordres pour une application stricte», souligne Jürg Humi. «Nous attendons plutôt de la part des supérieurs qu'ils soutiennent leurs subordonnés dans leur tâche qui est devenue encore plus difficile.»

FI

Sections

Vendredi 23 décembre
15h00 - 22h00
Dépôt Perrelet

■ **VPT tl**
Cave GESTL

Nous vous invitons tous à venir finir l'année lors de notre grande ouverture, où vous pourrez déguster notre traditionnelle soupe aux pois. Vous pourrez aussi profiter d'acheter des vins pour passer les fêtes de fin d'année. Nous vous accueillerons le vendredi 23 décembre de 15h00 à 22h00. Nous vous souhaitons d'agréables fêtes de fin d'année.

Votre comité GESTL

Vendredi 30 décembre
20 h 00
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons

■ **VPT tl**
Grand loto de la Chorale du personnel tl

La Chorale du personnel des tl organise son traditionnel loto le vendredi 30 décembre prochain, à 20 heures, à la Salle des Cantons du Buffet de la Gare de Lausanne (ouverture des portes à 18 h 30).

Des abonnements à 50 francs seront vendus à l'entrée, jusqu'à épuisement du stock. Contact téléphonique possible au 076 335 74 86.

Le comité

Pensionnés

Jeudi 12 janvier 2012

■ **PV Jura**
Sortie fondue

Rendez-vous 9 h 30 à la gare de Delémont. Les responsables du groupe des marcheurs rappellent la sortie fondue au complexe sportif de Courroux, au sud du chemin de Bellevie pour les non-marcheurs. Ne pas oublier de s'inscrire auprès d'un des responsables. Avec les remerciements et amicales salutations des responsables: Lucien Mouttet, tél. 032 422 57 73, et Roland Charmillot, tél. 032 435 58 84.

Mardi 17 janvier
10 h 30
Epalinges
Auberge communale

■ **Société des retraités tl & métro Lausanne**
Assemblée générale et repas du Petit Nouvel-An

Votre comité se fait un plaisir de vous souhaiter un Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année 2012. Il a le plaisir de vous informer que le Petit Nouvel-An ainsi que l'assemblée générale auront lieu le mardi 17 janvier 2012 au Café-Restaurant de l'Auberge Communale à Epalinges. L'assemblée générale débutera à 10 h 30 précises. A 12 h 45, repas du Petit Nouvel-An. Le traditionnel apéritif sera servi dès la fin de l'assemblée, c'est-à-dire aux environs de 11 h 45.

Menu: feuilleté aux champignons; longe de veau à la moutarde, pommes croquettes, légumes; cassata au marasquin. Vin rouge, eau, café compris dans le prix. Membre: Fr. 70.-; non membre: Fr. 80.-. CCP 10-11647-5, Société des Retraités des Transports publics de la région Lausannoise, 1000 Lausanne.

Délai d'inscriptions: mardi 10 janvier 2012.

Pour se rendre au restaurant: Métro M2, puis prendre le bus 45, arrêt Croix-Blanche. Pour les automobilistes, parage sur la piste BUS montant ainsi que sur la Zone Blanche derrière le restaurant.

Nous vous attendons nombreux à cette assemblée et repas. Nous osons compter sur chacun pour apporter votre bonne humeur et joie de vivre, à toutes et à tous à très bientôt. Nous avons une pensée pour nos collègues ou proches atteints dans leur santé.

Votre comité

P.S. Cotisation 2012: Fr 20.- par personne.

P.S. Si des personnes manquent de bulletins de versements, seront disponible auprès du secrétaire durant l'assemblée.

TOUT NOUVEAU MEMBRE ADHÉRANT AU SEV EN 2012 REÇOIT EN CADEAU PENDANT 12 MOIS LA PROTECTION JURIDIQUE SEV-MULTI D'UNE VALEUR DE FR. 78.- !



Adhérer au SEV en 2012 et profiter gratuitement durant 12 mois d'une protection juridique étendue qui

couvre à la fois, circulation, loisirs et sphère privée! Pour cela, il suffit de cocher la case oui relative à «protection juridique Multi» dans la déclaration d'adhésion.

Pas moins de 31 400 membres SEV y compris les membres de leur famille font déjà confiance à la protection juridique privée et circulation, couverture d'assurance étendue proposée par la Coop Protection Juridique. Après écoulement de la période de gratuité de 12 mois, le membre peut continuer à en bénéficier moyennant une prime imbattable de Fr. 78.- par an! Sachez que toute autre assurance comparable coûte facilement trois, voire jusqu'à six fois plus cher!

Pour plus d'infos sur la Coop Protection Juridique sise à Lausanne et sur les conditions générales d'assurances et de vente de la protection juridique SEV-Multi, connectez-vous sur internet:

www.sev-online.ch/de/leistungen/rechtsschutz/privatrechtsschutz.php.

Nouveau: Inscris-toi directement via notre site internet www.sev-online.ch. A partir de la page d'accueil, cliquer sur ADHÉSION / Adhérer au SEV pour accéder à la déclaration d'adhésion, la remplir, l'imprimer, la signer et nous l'envoyer! Bienvenue parmi nous!

P.S. Les règles appliquées jusqu'ici aux apprenti-e-s restent évidemment valables. L'apprenti peut s'assurer gratuitement pendant toute la durée de l'apprentissage!

RÉGLEMENTATION DE LA COTISATION SEV 2012

Le Comité SEV a fixé le montant de la cotisation SEV. La cotisation de base SEV reste inchangée par rapport à 2011.

Actifs	
Cotisation de base	Fr. 28.00
Pensionnés	
membres payant la demi cotisation	Fr. 14.00
membres payant le quart de cotisation	Fr. 7.00
membres payant 1/8 de cotisation	Fr. 3.50

Il s'agit ici de la cotisation de base SEV. S'y ajoutent les cotisations de la sous-fédération, de la section, et éventuellement celle du groupe.

Réglementation pour les pensionné(e)s et veuves

Les rentes AVS 2012 n'étant pas augmentées, les limites des revenus des différentes catégories de cotisation restent inchangées pour les pensionnés.

Membres à demi-cotisation (cotisation entière pensionné)
revenu des rentes: à partir de Fr. 3480.- par mois

Membres à quart de cotisation (demi-cotisation pensionné)
revenu des rentes: à partir de Fr. 2320.- par mois

Membres à 1/8 de cotisation (quart de cotisation pensionné)
revenu des rentes: moins de Fr. 2320.- par mois

Le revenu des rentes déterminant est composé des prestations de la Caisse de pensions et des rentes AVS/AI du membre, ainsi que des éventuelles rentes de la CNA.

DÉCÈS

Rachel Chabloz, veuve de Roger, décédée le 10 décembre dans sa 83^e année. Membre PV Genève.

Gilbert Moncalvo, inspecteur de gare retraité, décédé le 15 décembre dans sa 76^e année. Membre PV Genève.

Emile Mouron, conducteur retraité, décédé le 5 décembre dans sa 77^e année. Membre TPG-SEV-Retraité. Le collègue Mouron était entré au SEV en 1952.

Maria Queloz, veuve, décédée le 6 décembre dans sa 92^e année. Membre PV Genève.

Alexander Tschanz, chef de service retraité, Tüscherz/Alfermée, décédé le 25 novembre dans sa 84^e année. Membre PV Biel-Bienne.

PV Biel/Bienne

Membres honorés à la fête de la St-Nicolas

Le 1^{er} décembre, la traditionnelle fête de la St-Nicolas s'est déroulée au restaurant Romand de Bienne. Cet après-midi divertissant, enrichi par les chants de la chorale des cheminots pensionnés, a été suivi par 122 membres. Les diplômés d'honneur pour les 40, 50 et 60 ans de sociétariat SEV ont été remis aux ayants droit. Jules Rollier, accompagné de son épouse, a même fait le voyage depuis Weinfelden pour pouvoir recevoir, des mains du président, le diplôme d'honneur pour ses

60 ans de sociétariat SEV. Toutes nos félicitations. Un honneur spécial a été rendu à Paulet Rohrer. Paulet a assuré un grand nombre de fonctions au sein du SEV et pour la PV de Bienne. L'an prochain, il aura 80 ans et il a désiré se retirer. Ses engagements pour le SEV ont été honorés par un long applaudissement des membres présents et le président, Ruedi Flückiger l'a remercié pour son grand dévouement.

Le duo Edgar-Charles et sa chanteuse nous ont divertis musicalement et le goûter chaud a été apprécié. Le déroulement de la fête sera revu et un nouveau programme doit être établi pour la prochaine fête de la St-Nicolas qui se déroulera le 6 décembre 2012. Nous souhaitons à tous nos membres de joyeuses fêtes de Noël et une bonne et heureuse nouvelle année. *Ruedi Flückiger / tr. J.-C. Amiet.*



Jules Rollier est félicité pour ses 60 ans de SEV.

RPV Lausanne

Assemblée d'automne

L'assemblée s'est déroulée le samedi 22 octobre à l'Hôtel-de-Ville de Bussigny. A 18 h 00, le président souhaite la bienvenue aux 20 membres présents. Aucune modification de l'ordre du jour n'est demandée. Le procès-verbal de l'assemblée d'automne 2010 et approuvé par les membres. Toutes les personnes représentées pour un poste dans le comité ont été élues à la majorité par les membres présents. Après avoir fait la mise en place du nouveau comité, le président passe la parole au représentant de la commission du personnel qui a plusieurs informations à nous communiquer. Le point 1 est le projet SOPRE qui consiste à réunir tous les services pour les tableaux de service dans une centrale. Il nous informe aussi qu'à fin novembre il y a deux séances d'informations

faites par nos supérieurs et consacrées à ce sujet. C'est très important d'y participer pour l'avenir du site de Lausanne. Le point 2: notre chef de région M. Genoud a proposé de créer une commission de changement d'horaire (plan de travail et rotations). La proposition est d'avoir une personne représentée pour chaque groupe de travail. Mais après avoir discuté avec les membres présents, il en est ressorti que ce serait mieux d'avoir deux représentants par catégorie, à savoir: deux mécaniciens A+; deux spécialistes manoeuvres +; deux spécialistes manoeuvres. Dans la libération à la nomination d'une commission, il a été décidé par tous les membres présents à l'assemblée qu'une liste va être affichée pour que les intéressés puissent s'inscrire.

Le secrétaire: Gilles Favre

PV Genève

Une fête de Noël super bien réussie!

La traditionnelle fête de Noël a eu lieu le mardi 13 décembre. Un succès!

Notre président, Serge Anet, ouvre la manifestation à 10 h 42. Pas moins de 123 personnes se sont inscrites pour le repas – et sont présentes! C'est la capacité maximum de «notre» salle à l'UOG, dans ce pittoresque quartier des Grottes, à Genève.

Le quartet «Melody» (ensemble musical de notre membre Roger Wyss) est aussi parmi nous avec toutes sortes d'airs entraînants.

Le vice-président central Bernard Demierre ainsi que son épouse nous honorent de leur présence.

Le président a quelques communications: la participation financière au repas a été augmentée de 2 francs en geste de solidarité avec les moins chanceux. La section doublera la somme récoltée et la fera parvenir à la Chaîne du bonheur. Des applaudissements spon-

tanés prouvent le bienfondé de ce geste!

Nouvelle secrétaire syndicale

Le SEV a ouvert un secrétariat régional à Genève. Valérie Solano épaulé désormais les sections locales. Son bureau se situe à la Maison des syndicats, aux Terreaux du Temple 6.

La rencontre des retraités organisée par les CFF aura lieu à Genève en 2012, de nouvelles inscriptions sont toujours acceptées: contacter le président. Selon la coutume, nous honorons nos membres vétérans avec 40, 50 et 60 années de sociétariat SEV! Le repas de midi, excellent, a été confectionné par

José Costa Vidreiro (gérant de la cafétéria de l'UOG), il en assure le service avec l'aide des membres du comité et de leurs épouses. Au dessert, les glaces et sorbets d'André Balmer sont à nouveau de la partie, un vrai régal. Il a même confectionné des briquets qui viennent se joindre à ceux que plusieurs dames ont apportés. Un très grand merci à chacune et chacun, comme aussi aux membres du comité et aux épouses sans qui tout cela ne serait pas possible.

Et à celles et ceux qui n'ont pas pu participer, nous souhaitons de belles fêtes et une bonne année 2012.

Le secrétaire, Bob



Les jubilaires PV Genève 2011, de g. à d.: (devant) Roger Wyss, Georges Catillaz, Nestor Pittet, Gabriel Torche, Jean-Pierre Leuenberger; (derrière) Robert Cottet, Erwin Graber, Ernest Baud, André Balmer, Jules Vuichoud.

ZPV Biel-Bienne

Une assemblée bien fréquentée

L'assemblée s'est très bien déroulée, avec de la bonne humeur et une grande participation active de chaque membre.

Nous avons eu le plaisir de remercier Beat Gerber et Walter Mast pour leurs 25 ans de fidélité à la ZPV.

Les discussions ont été nombreuses au sujet de BIKU et plusieurs points ont été débattus lors de la présentation de la Peco par Pascal Prince, que je tiens ici à remercier pour son excellente presta-

tion. Concernant les votations: l'augmentation des cotisations de section d'un montant de 2 francs, les nouveaux statuts et le nouveau règlement des vacances aux points; tous trois ont été acceptés à l'unanimité.

Remerciements

Le comité a tenu encore à remercier: Gilbert Mauron et Manfred Amstutz pour leur disponibilité pour les traductions qu'ils font régulièrement et bénévolement, et nos deux collègues retraités, Sigou et Jacky, qui nous ont fait la joie de venir partager

leurs expériences passées. L'assemblée s'est terminée par des plats froids et le verre de l'amitié.

Pour clôturer, je remercie encore les nombreux membres qui sont venus à cette assemblée, ce qui pour le comité est un grand encouragement et une marque de soutien qui fait très plaisir. Mes remerciements vont aussi à mon comité pour son excellent travail tout au long de l'année.

A toutes et tous mes meilleures vœux pour 2012.

Denis

Comité central LPV

BLS, CFF Cargo & RhB

Formation, négociations au RhB et CFF Cargo international sont parmi les sujets abordés lors de la séance du 8 novembre.

Sur les diverses affaires dont on a parlé, en voici quelques unes ici. CFF P: les difficultés qu'il y a manifestement avec l'affectation à des lieux de services moins attractifs a donné matière à discussion. La LPV a fait vérifier par le service juridique du SEV les contrats de travail et les conventions de remboursement des mécaniciens de locomotive récemment formés, ou il a été établi que cette CCT contient en partie un contenu contraire et des clauses inhabituelles. Le montant de l'obligation de remboursement jusqu'à 120 000 francs est

aussi apparu digne de discussion. La LPV va s'engager ici pour un changement de situation en faveur des personnes touchées. CFF Cargo: depuis décembre, plus aucune prestation de personnel de locomotive de CFF Cargo International (SCI) ne sera achetée par la maison mère CFF Cargo et au lieu de cela SCI aspire à des remplacements de personnel. Cependant quelques questions liées à cela restent ouvertes ... Les négociations CCT vont à nouveau reprendre. Du cours ultérieur des négociations dépend maintenant de quand la première CCT SCI rentrera en vigueur.

Au BLS c'est le programme des jours d'instruction du Dosto qui donne lieu à des discussions. Après que le BLS ait lorgné avant tout avant tout sur la possibilité d'au moins transférer une

partie de l'instruction durant le temps libre des collaborateurs, un concept à trois étapes apparaît maintenant: pour les collaborateurs intéressés, un jour de visite à Bussnang (temps libre, le BLS paye le repas de midi): des solutions de e-learning, pour se familiariser avec le véhicule de manière interactive, avec lequel on ne doit pas simplement lire le règlement brut, et qui peuvent être travaillés avec le Lf-Netbook; et finalement, un jour d'instruction comme jusqu'ici comme formation classée (conforme à la LDT). Il ne conduisent pas lors des journées d'instruction et il y a ensuite des services d'orientation spéciaux, dans lesquels un instructeur est présent dans le poste de conduite, pour apporter un soutien au début. Essentiel pour la LPV à

ce sujet: ce temps d'instruction que le BLS octroie aux mécaniciens de locomotive pour la formation et formation continue doit être calculé de manière à ce que les mécaniciens remplissent ensuite les conditions d'une connaissance suffisante des machines.

RhB: les négociations pour la CCT d'entreprise sont plus que jamais le grand sujet. Les deux premiers ronds de négociations peuvent à peine être décrits comme tels, la délégation de la direction des RhB s'étant présentée avec une offre «à prendre ou à laisser» sans aucun espace pour des négociations. Une lettre du SEV a sévèrement critiqué cette «tactique de non négociation». Le chemin est encore très long jusqu'à un accord.

CC LPV

Dernière séance de l'année du comité central LPV

Le Comité central LPV a tenu sa dernière séance de l'année à Grosswangen le 6 décembre, chez le président central Rinaldo Zobe. Comme de coutume, quelques affaires intéressantes étaient à l'ordre du jour.

A Cargo International, les négociations BAR sont bouclées, avec une mise en œuvre au changement d'horaire. Une répartition partielle du personnel entre trafic national et international est prévue.

Les mesures salariales des CFF sont évaluées à 3,25%. Le taux d'intérêt technique et le taux de conversion devant être abaissés, les CFF vont augmenter leur contribution d'épargne en faveur de tous les assurés de 2%, ce qui compensera en grande partie ces réductions. Les 3,25% précités se décomposent comme suit: 2% pour la contribution d'épargne et 1,25% pour des augmentations de salaire (0,5% pour les augmentations individuelles,

0,5% pour une augmentation générale des salaires et 0,25% pour les parts uniques liées à la prestation).

Les préparatifs de l'AD LPV 2012 sont bien avancés et les invitations seront envoyées avant Noël encore aux présidents de section.

Les derniers résultats des négociations sur les missions du personnel des locs dans les divers sites ont été communiqués en séance. Les accords suivants ont été conclus. Berne: deux contrats (p. ex. 50%/50%) sont offerts à Berne (niveau d'exigences G) et à Soleure (niveau F). Soleure: deux contrats (p. ex. 50%/50%) sont offerts à Soleure (niveau d'exigences F) et à Berne (niveau G). Zoug: deux contrats (p. ex. 50%/50%) sont offerts à Zoug (niveau d'exigences G) et à Beinwil (niveau F). La conclusion de tels contrats repose sur le volontariat. Il n'est pas possible d'apporter des modifications supplémentaires à des contrats existants. Un engagement dans un site extérieur selon la directive ZF reste possible sur la base du volontariat. Une solution unique pour toute la Suisse est recherchée jusqu'à



Rinaldo Zobe, président central de la sous-fédération LPV.

fin mai 2012, dans le cadre du programme Wandel ZF. Le comité central recommande aux collègues concernés de faire appel à l'assistance judiciaire du SEV. Dominik Baumberger, responsable du domaine Cargo, et Beni Källin, responsable BLS, ont malheureusement annoncé qu'ils quitteront le comité central à l'AD 2012. Le CC prend acte de leur décision avec regrets. Ces deux postes sont à repourvoir. Les membres intéressés peuvent

s'annoncer aux responsables de domaine en question ou au PC Rinaldo Zobe. La page internet de la LPV a été très bien accueillie et les sections sont invitées à l'utiliser et à l'alimenter. Nos webmasters P. Cavelti et Reto Mathiuet ont donné un cours à ce sujet le 10 décembre 2011 au Restaurant Kolping à Olten. Ce cours rencontre beaucoup d'intérêt car il y a eu un nombre imposant d'inscriptions.

Daniel Buner

COMITÉ CENTRAL RPV: FAIRE CONFIANCE AU SEV!

Le comité central s'est réuni le 11 octobre pour sa 9^e séance et il a accueilli le collègue Fritz Zimmermann. Il est intéressé à être actif au comité central et écrira durant les trois dernières séances du CC des procès verbaux de test. Le collègue Oymak Abdurrahman a terminé sa période d'essai au CC et a renoncé à une participation. La clarification des vestes de pluie pas étanches avec la Cope infrastructure et monsieur Degen (responsable des habits de travail) a donné comme résultat que les vestes de pluie non imperméables rassemblées sont à retourner directement à Monsieur Degen. Les collègues n'ayant pas de veste de rechange doivent se mettre en contact directement avec leur supérieur.

Le CC est déçu de la méfiance de nombreux collègues envers le SEV concernant Toco. Il faut savoir, que les dommages causés par les classifications et les tentatives d'en baisser certaines ainsi que les descriptions de postes non actualisées sont à chercher du côté des CFF. Cela n'est pas lié à Toco, mais avec la mise du place du nouveau système salarial que les CFF mènent sans participation du SEV. Car si beaucoup croient que le système salarial est à refuser, les derniers acquis sociaux seraient sans doute diminués dans une CCT à renégocier. Les collaborateurs avec une plainte collective ne doivent recevoir aucun avertissement concernant la signature de la lettre d'information. Ce serait une faute de la part des CFF. Si une lettre d'avertissement devait arriver, il ne faut pas y réagir.

La sous-fédération RPV a à nouveau pu augmenter le nombre de membres. En septembre l'effectif des membres est de monté de trois pour atteindre 1305. Nous avons ainsi à nouveau atteint le niveau de septembre 2009.

Comité central RPV (bk)

■ Section VPT La Plaine du Rhône

Vers la semaine de vacances supplémentaire

Assemblée générale ordinaire du 24 novembre 2011 à l'Hôtel de Ville de Bex.

Il est 20 h 25 quand notre président de section, Philippe Chambovey, ouvre l'assemblée en présence d'une quarantaine de participants et de 21 excusés. Il salue notre secrétaire syndical Olivier Barraud et nos fidèles retraités toujours intéressés aux affaires de la section. Des remerciements particuliers leurs sont adressés pour leur soutien.

Honneur aux collègues disparus

Une minute de silence est observée pour honorer la mémoire de trois membres décédés en cette année 2011. Marie-Claude Manzini, agente commerciale et femme de notre collègue Jean-François, René Sauge, électricien au dépôt du Bévieux, et Pierre-Maurice Chericx, retraité du BVB.

Après lecture de l'ordre du jour, la parole est donnée à Olivier pour des communications et le résultat des négociations du 10 novembre avec la direction TPC.

Actualité syndicale

Notre secrétaire syndical rappelle la nécessité de récolter un maximum de signatures pour l'initiative sur le salaire minimum. Il y a encore beaucoup de travail à effectuer pour atteindre le quota de signatures que le SEV s'est promis de déposer à l'USS.

Les marchés des capitaux et les conséquences sur nos retraités,

en particulier sur l'état de notre caisse de pensions font également l'objet d'un commentaire. Malgré une situation défavorable, nos retraites ne sont pas en péril. Cependant des discussions devront être engagées avec les membres des CCP affiliés à Profelia pour examiner les différentes possibilités concernant le suivi de l'assainissement.

Négociations salariales

Pour les négociations 2012, Olivier résume la situation en expliquant de quelle manière il a été prévu d'appliquer



Philippe Chambovey, président de la section chablaisienne.

l'octroi de 2 jours de vacances supplémentaires avec celui obtenu en 2011. L'IPC 2011 étant pratiquement de zéro, la participation financière de 0,4% des employés serait décalée sur l'IPC 2012. Le but final étant d'obtenir la semaine supplémentaire de vacances pour tous, lors du renouvellement de la CCT en 2014.

Damian Contesse, caissier de section, nous résume la situation de la caisse. Il se réjouit d'annoncer enfin l'assainissement de la dette

envers SEV assurances avec un bouclage des comptes se chiffrant par un léger bénéfice. Après lecture du rapport des vérificateurs, les comptes 2010 sont acceptés par acclamation et les remerciements d'usage vont à notre caissier pour son excellent travail.

Damian remet un diplôme SEV pour 50 ans de sociétariat à Vital Charbonnet du BVB, vivement applaudi par l'assistance. Deux diplômes pour 40 années seront encore envoyés à Bernadette Girard et Hanna Isabel.

Nouveau secrétaire

Philippe Loretan, chauffeur de bus, est élu par acclamation comme nouveau membre du comité. Il assume la tâche de secrétaire au PV de l'assemblée. Le service automobile est ainsi représenté dans la section par un spécialiste du pneu.

Des économies qui risquent de faire mal

Avant de terminer cette assemblée, Olivier Barraud nous apporte encore quelques informations sur la volonté d'économies du canton de Vaud avec les conséquences sur le développement de nos entreprises de transports publiques. Un projet d'investissement pour la ligne de l'AOMC est tout de même en préparation pour une amélioration de l'offre dès 2014. Il est 21 h 50 quand notre président clôt l'assemblée et invite tous les participants à la désormais traditionnelle collation offerte par la section.

Le comité

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, Françoise Gehring, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter, Hélène Koch.

Adresse de la rédaction : **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; e-mail: contact@sev-online.ch; tél. 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): Fr. 40.–

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

Préresse : 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 **jeudi 19 janvier 2012.**

Dernier délai pour l'agenda et les annonces : jeudi 12 janvier, 10 h.

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 ses équipes de conducteurs de trains à Montreux, le Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois désire engager, afin d'assurer la relève, des

Mécaniciens de locomotive
Permis de conduite catégorie B

Vos tâches :

- Conduite des trains « Panoramic », « Classic » et « Régionaux » sur la ligne Montreux-Zweisimmen, et des trains régionaux sur la ligne Montreux-Sonzier
- Conduite et service clientèle dans les trains régionaux de la ligne Montreux – Rochers-de-Naye ou Vevey – Blonay – Les Pléiades
- Manœuvre en gare de Montreux
- Travaux de maintenance du matériel roulant au dépôt de Montreux

Votre profil :

- Âge entre 25 et 40 ans
- CFC ou Maturité, idéalement dans le domaine électromécanique, et expérience professionnelle de quelques années
- Intérêt pour la conduite des trains et pour la mécanique
- Aisance dans le contact avec la clientèle
- Vous considérez les horaires irréguliers comme une chance pour l'organisation flexible de vos loisirs

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Raymond Vuadens, responsable des mécaniciens MOB de Montreux, ☎ 021.989.81.61. /e-mail : r.vuadens@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez nous rejoindre ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**



www.goldenpass.ch

Angle droit

L'année écoulée vue par l'équipe de protection juridique

Lors de sa dernière séance en décembre, l'équipe de protection juridique a passé en revue l'année 2011.

Toco a donné du fil à retordre cette année, ainsi que certains sujets comme les maladies et la réintégration professionnelle.

Les faits parlent d'eux-mêmes: le SEV compte 869 cas juridiques en cours en décembre 2011. Bien sûr, ces cas ne donnent pas tous quelque chose à faire en permanence, par exemple parce qu'on attend une décision des autorités et bien sûr, certains de ces cas sont entre de bonnes mains avec notre réseau d'avocates et avocats conseils. Si on compare les

nouveaux cas ouverts en 2011 avec les cas résolus durant la même période, on arrive à 551 cas contre 497. Cela veut dire que moins de la moitié de nos cas de protection juridique donne à faire pendant plus d'un an.

En regard du nombre de membres SEV, les cas de protection juridique restent dans les limites. Face à la taille de l'équipe de protection juridique cependant, cela demande un immense travail au quotidien. Trois personnes au SEV se consacrent presque exclusivement au traitement des cas, et ils sont soutenus par deux autres personnes. Les cas sont également traités dans les secré-

tariats régionaux et tous les secrétaires syndicaux qui s'occupent des ETC ont le devoir de régler «leurs» cas. Cependant, dès que cela implique une autorité judiciaire, nous transmettons le cas à un avocat. Seule exception: les démarches au tribunal administratif fédéral pour les conflits concernant les postes de travail aux CFF, qui relèvent du droit public.

Les cas sont enregistrés par thèmes dès leur ouverture et personne ne s'étonnera qu'un sujet ait dominé numériquement durant l'année écoulée: la question du nouveau système salarial des CFF bien connu sous la dénomination Toco. Cent-onze de-

mandes ont été acceptées (ce qui représente la plus petite part à côté de tous les conseils et l'enregistrement des réclamations collectives de nos membres). Le deuxième grand groupe de cas, qui revient chaque année, concerne les maladies et la réintégration professionnelle. Cela représente plus de 50 cas par année. Ils peuvent rarement être résolus en l'espace d'un an, exigent beaucoup de travail et il s'agit souvent d'un processus lourd pour les personnes concernées.

Les conflits sur les lieux de travail, les menaces de licenciements et d'autres mesures disciplinaires représentent d'autres sujets permanents,

tout comme les accidents de toutes sortes, où dominent les accidents de la route durant le temps de travail.

Un service fort apprécié par nos membres

Après la conclusion de chaque cas, le membre concerné reçoit un questionnaire dans lequel on lui demande d'évaluer la qualité du service. La grande majorité des membres SEV sont contents à très contents du soutien de leur syndicat. Il vaut la peine de remarquer que cette bonne note est donnée y compris quand le cas lui-même n'a pas pu être réglé à satisfaction.

Protection juridique SEV/hk

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

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

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

plus un syndicat a de membres, plus il est fort!

Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!



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

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

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à mutation@sev-online.ch).

Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev* ?

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

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

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

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

Faire une balade autour du Greifensee est aussi un plaisir en hiver

Un lac riant, même sans baignade

Le bon plan d'aujourd'hui vient de Dario Persico, chauffeur au VZO. Le vice-président de la section VPT VZO habite entre le Pfäffikersee et le Greifensee. Il nous propose de faire le tour de ce dernier.



Quand on se balade, on n'a pas toujours besoin d'un long voyage à faire. Il y a aussi de nombreuses possibilités dans les environs de nos villes pour des balades, courtes ou longues, avec le slogan (en hiver): s'habiller chaudement, et dehors!

Un paysage marqué par les glaciers

On arrive aujourd'hui à Nänikon-Greifensee depuis la gare de Zurich avec le S9 ou le S14 en 20 petites minutes. Il faut 20 minutes de plus à pied dans la petite ville de Greifensee avec son église gothique, le château (du XII^e

siècle, aujourd'hui centre de congrès et séminaires) et ses maisons à colombages soignées. Le chemin part en direction de Fällanden/Dübendorf et on reste tout du long sur un chemin bien indiqué par des panneaux, en cas d'urgence le lac sert aussi de point d'orientation. Le lac, un souvenir du glacier de la Linth, fait 6 km de long et 1,6 km de large au maximum. La rive est bordée de roseaux sur une longue distance et on ne peut pas la traverser en tant que zone naturelle protégée et site de nidification. Le chemin autour du lac fait 18 km et il est

plat bien sûr, pour une balade qui dure 4 heures et demi. Ceux pour qui c'est trop long peuvent monter dans le bus en chemin, tous les deux kilomètres se trouve dans les environs un arrêt de bus. Le chemin est très bien entretenu et on peut aussi le parcourir avec une poussette. La course du Greifensee est un semi-marathon connu de nombreuses personnes.

Raccourci possible avec le bateau

De la petite ville de Greifensee le chemin mène entre autres au bassin versant du lac, d'où sort la rivière Glatt. Il passe ensuite vers l'auberge de jeunesse Fällanden et au hameau Aschbach après Maur. De là, on peut aussi aller en bateau au bain de plage Niederuster et abréger ainsi la promenade.

Oui, le bateau navigue aussi en hiver, et il ne faut que 5 minutes au petit bateau, qui porte le nom de Heimat (pa-

heures à Niederuster. Le trajet en vaut la peine, le paysage s'ouvre et offre un panorama fantastique, qui va du Sântis.

Centre nature en été

Le centre nature du Silberweide situé peu avant Riedikon est malheureusement ouvert uniquement en été. Il permet aux promeneurs d'avoir une vue sur la vie des ma-



trie) pour traverser le lac (les jours ouvrables 10 courses quotidiennes et le week-end 6 courses). La société de navigation organise aussi des courses fondue et raclette et comme nouveauté, des courses fondue chinoise. Ceux qui vont à pied vers le bassin supérieur arrivent après deux

rais. Le ruisseau a formé un petit delta au fil des siècles, l'Aaspitz, et il comble lentement le fossé creusé par le glacier autrefois. Sur la plage de baignade déjà évoquée de Niederuster, le chemin ramène à Greifensee.

pan/hk

PELLET PIOCHE: LE CONSEIL FÉDÉRAL NOUVEAU EST ARRIVÉ.



IL Y A 50 ANS

Aménagement du territoire

Si l'on tient compte de la forte proportion de notre territoire qui est inhabitable, des superficies couvertes par les forêts et les champs, les superficies disponibles pour l'extension des agglomérations sont relativement faibles. Aujourd'hui déjà, la densité de la population du plateau est très forte. Comme elle est appelée à augmenter encore, mais que le terrain à disposition ne peut pas être accru au même titre que d'autres biens, l'établissement et l'exécution de plans d'aménagement du territoire aux échelons local, régional et national s'impose pour éviter une expansion anarchique. Il convient de déterminer d'avance les zones de résidence, les zones industrielles, comme celles aussi qui doivent être réservées à l'agriculture.

Le Cheminot, 22 décembre 1960

Voie étroite et grande vitesse en Espagne



du 15 au 25 octobre 2012 (11 jours)

Prix forfaitaire CHF 2850.–

Une grande aventure ferroviaire vous attend: Avec les TGV via Paris à l'aller et via Cerbère - Montpellier au retour. Le train-hôtel à voie étroite

«El expreso de la Robla» longe le Golfe de Biscaye pour relier Bilbao à El Ferrol.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, lundi 15 octobre 2012:

Suisse - San Sebastian

Avec les TGV de Bâle, Berne, Lausanne ou Genève via Paris jusqu'à Hendaye. Transfert à l'hôtel à San Sebastian.

2^e jour: San Sebastián - Bilbao - Santander

Voyage en car à Bilbao, visite de la vieille ville ainsi que du célèbre musée Guggenheim. Après le repas de midi, votre train spécial «Expreso de la Robla» vous attendra pour vous conduire à Santander.

3^e jour:

Santander - Llanes - Ariondas - Gijón

Le train spécial quitte la Cantabrie pour vous conduire dans la «principauté des Asturies». Visite de la petite cité de pêcheurs de Llanes et arrêt à Ariondas pour visiter la grotte et la basilique de Covadonga. Poursuite du voyage à destination de Gijón.

4^e jour: Gijón - Oviedo - Luarca

Visite de la ville portuaire de Gijón et de la capitale de l'Asturie, Oviedo. Ensuite, le train «Expreso de la Robla» vous conduira à Luarca.

5^e jour: Luarca - Ribadeo - Ortigueira

Votre train spécial poursuit son voyage vers la Galice. Vous visitez Ribadeo. Ensuite, le train continue sa route en direction de Ortigueira.

6^e jour:

Ortigueira-Santiago de Compostela

Le train longe les Rías Altas (fjords) pour arriver à El Ferrol. Voyage en car à Santiago de Compostela, célèbre lieu de pèlerinage. Visite et déjeuner au Parador. Vers le soir, le car vous conduira à la ville portuaire de Vigo.

7^e jour: Vigo - Porto

Vous emprunterez le train régulier portugais pour vous rendre à Porto. Visite de la ville et d'une cave viticole.

8^e jour:

Porto - Pocinho - Salamanca - Madrid

Voyage en train particulièrement intéressant avec trains réguliers de Porto à Pocinho en longeant la magnifique vallée du Douro. Poursuite en car pour Salamanque, d'où vous partirez en train régional moderne à destination de Madrid.

9^e jour: Madrid et Tolède

Le matin, visite de la ville et du Palais royal. L'après-midi, le train à grande vitesse AVE vous conduira à Tolède.

10^e jour: Madrid - Figueras

Matinée libre. L'après-midi, le train à grande vitesse AVE vous conduira à Barcelone. Poursuite jusqu'à Figueras.

11^e jour, jeudi 25 octobre:

Figueras - Suisse

Le TGV et le train express régional vous conduiront via Montpellier et Lyon à Genève.

 GARANTIE DE VOYAGE

Inscription

Voie étroite et grande vitesse en Espagne, du 15 au 25 octobre 2012

- Chambre/compartiment individuel désiré, supplément CHF 780.–
- Voyage en train en 1^{ère} classe, supplément CHF 280.–
- Je suis / nous sommes titulaire(s) d'une carte de réduction FIP, réduction voir programme détaillé
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/date

Signature

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch Renseignements: SERV RAIL, Tél. 031 311 89 51 Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables

Inclus: Voyage en train (2^e classe) Bâle/Berne/Lausanne/Genève - Hendaye et Figueras - Genève - 5 jours en train spécial «El Expreso de la Robla» en compartiment à 2 lits avec douche/WC - Voyage en 2^e classe en trains réguliers au Portugal et en Espagne - Les voyages en car et les transferts - Logement dans de bons hôtels de classe moyenne en chambres à deux lits avec petit-déjeuner - Pension complet dans le train spécial du déjeuner le 2^e jour jusqu'au déjeuner le 6^e jour - 5 repas principaux supplémentaires - Guides locaux dans le train spécial et lors des visites - Guide SERV RAIL dès Bâle et jusqu'à Genève

Non inclus: Chambre/compartiment individuel dans les hôtels et dans le train spécial, suppl. CHF 780.–

• Voyage en train en 1^{ère} classe, supplément CHF 280.–

Réduction avec carte de réduction FIP voir programme détaillé

Jean-Michel Despont, guide de ski de fond pour aveugles et malvoyants

«Je ne suis pas Mère Teresa»

Jean-Michel Despont, 45 ans, travaille à Lausanne dans les bureaux CFF de la Division Infra. Cet hiver, durant son temps libre, il entame sa troisième saison sur les pistes de ski de fond comme guide pour handicapés de la vue. Une expérience enrichissante qui lui a ouvert les yeux sur l'univers des aveugles et malvoyants.

«Parmi toutes les sociétés que j'ai fréquentées et que je fréquente encore, c'est au sein du Groupement Romand de

Skieurs Aveugles et Malvoyants (GRSA) que les contacts humains sont les plus faciles.» Et pourtant, avant de devenir, il y a trois ans, guide de ski de fond pour aveugles, Jean-Michel Despont en a fréquenté des sociétés et des clubs. Il a joué au basket-ball au sein de l'équipe lausannoise de l'Union suisse des sportifs cheminots (USSC). Il a été membre du comité du Club des Cheminots de Lausanne et également membre du comité central de l'USSC. Il a été président de la commission du personnel Infrastructure Exploitation CFF de Lausanne-Triage. Il est membre du conseil communal (législatif) de Bussigny. Bref, Jean-Michel Despont est un



Jean-Michel Despont, veste rouge, lors de l'une de ses premières sorties à ski de fond de cette année en tandem avec un handicapé de la vue.

homme qui aime les contacts, qui pratique le sport et qui ne rechigne pas à s'engager au service de la collectivité. Chez lui sommeillaient tous les ingrédients pour qu'il devienne guide de ski de fond pour aveugles et malvoyants. Mais il fallait un déclic. Et ce déclic, c'est un de ses collègues cheminots qui le lui a donné. «André Eggmann, qui travaillait à Bienne-Triage, m'a mis sur les rails pour passer d'un ski de fond de balade à un vrai sport intensif. Puis un jour, il m'a suggéré de devenir guide au sein du Groupement Romand de Skieurs Aveugles et Malvoyants, lui-même étant guide au sein de Plusport, l'association pour les handicapés de la vue d'Outre-Sarine. Et c'était parti!»

Dialogue intense

Au fait, pourquoi Jean-Michel trouve que c'est en compagnie des aveugles et malvoyants que les contacts sont les plus faciles ? «Parce qu'au départ nous partageons la même passion, le ski. De

aimerait que les gens adoptent une attitude plus simple envers les aveugles ou les malvoyants: «Il ne faut surtout pas avoir pitié d'eux, certains ont un sacré caractère... ce qui m'unit à eux, c'est avant tout le plaisir de pratiquer le ski de fond. Le guidage ne s'arrête pas une fois les skis enlevés, il se poursuit également hors des pistes, par exemple en aidant les handicapés de la vue lors du souper. En général on rigole bien ensemble, et ce qui est sympa, c'est que nous finissons toujours nos journées en buvant un petit verre ensemble!»

Alberto Cherubini

COULEURS DES ÉQUIPEMENTS DE SKI POUR LES TANDEMS D'AVEUGLES ET MALVOYANTS: EN SUISSE C'EST UN PEU L'ANARCHIE !

Les couleurs des équipements des tandems varient selon les régions linguistiques. En Suisse alémanique, le guide et l'aveugle ou le malvoyant portent des gilets de sécurité orange fluo; en Suisse romande, le guide porte une veste rouge et l'aveugle ou le malvoyant une veste jaune; au Tessin, les deux portent une veste abricot. «Nous vivons quand même dans un drôle de pays, c'est franchement ubuesque que l'on ne réussisse pas à uniformiser les équipements», commente Jean-Michel Despont. «Mais l'important c'est que les autres skieurs nous repèrent et qu'ils ne cherchent pas à passer entre le guide et l'aveugle ou le malvoyant.» Pour en savoir plus sur la pratique du ski de fond et de piste dans notre pays par des aveugles ou malvoyants, consulter les sites:

Suisse romande: www.grsa.ch
Suisse alémanique: www.plusport.ch
Suisse italienne: www.gtsc.ch

«COMME AVEC UN JOYSTICK DANS LA MAIN»

Lorsqu'un aveugle ou un malvoyant et un guide décident de faire une sortie à ski de fond ou alpin, un certain nombre de règles doivent être respectées. La règle numéro un est la sécurité. Avant de partir skier, le guide vérifie que l'aveugle ou le malvoyant est bien en possession de tout son matériel et équipement. Sur la piste, le guide doit anticiper ce qui se passe en avant et en arrière. Les ordres donnés par le guide doivent être très clairs. Il existe une dizaine de principes de guidage à respecter pour skier en tandem en toute sécurité. Certains principes sont subtils. Par exemple, en cas de croisement avec d'autres skieurs, le guide se déplace dans la trace du skieur qui a un handicap de la vue; il se mettra devant s'il s'agit d'un malvoyant, derrière s'il s'agit d'un non-voyant. Un autre principe concerne le guidage au bâton: le guide saisit le bâton de l'aveugle ou du malvoyant sous la poignée pour le diriger. «Lorsque je pratique le guidage au bâton», raconte Jean-Michel Despont, «certains partenaires me bluffent. Ils comprennent au quart de tour mes indications. C'est comme si, au lieu de leur bâton de ski, j'avais un joystick dans la main!»

BIO

Jean-Michel Despont est né le 1^{er} août 1966 à Orbe. Son père travaillait aux CFF comme monteur spécialiste (puis chef monteur) aux installations de sécurité. «Ce qui fait que ma famille a dû



suivre ses pérégrinations professionnelles, j'ai passé ma prime enfance à Sion, puis à Denges.» En 1982 Jean-Michel entre à son tour aux CFF comme agent du mouvement. Deux ans plus tard, en 1984, il adhère au SEV. Il est membre de la section SBV Lausanne. Marié, sans enfants, il vit avec son épouse à Bussigny-près-Lausanne, commune où il est conseiller communal «indépendant de gauche». Dans les bureaux CFF de Lausanne, il est spécialiste des prescriptions sur la circulation des trains au sein de la Division Infrastructure, Sécurité de l'Exploitation.

«On rigole bien ensemble»

Jean-Michel Despont consacre une trentaine de journées par année à la pratique du ski de fond avec des aveugles ou malvoyants. Devant notre admiration face à son engagement et à cette compassion, il précise modestement: «Je ne suis pas Mère Teresa, j'essaie simplement d'occuper intelligemment mon temps libre; je ne suis pas vraiment un bénévole non plus puisque je suis indemnisé.» Jean-Michel Despont