

# contact.sev

tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: contact@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

## Un duo de choc

Deux collaborateurs des CFF ont été choisis pour interpréter une chanson de promotion de leur entreprise. **Pages 6-7**



## www.non-c-non.ch

Demander des conseils anonymement en cas de harcèlement au travail, c'est ce que propose ce site internet, que le SEV soutient. **Page 8**



## Philippe Ballif

40 ans aux CFF, adepte de sprint et de courses d'orientation, ce cheminot vaut la peine d'être connu. **Page 20**

Situation difficile pour les chemins de fer, après un éboulement rocheux au Gothard

# Flexibilité exigée

Quand une ligne de chemins de fer comme l'axe du Gothard est fermée au trafic pour plusieurs semaines, cela a de gros effets sur les voyageurs, le trafic marchandises et le personnel.

Les voyageurs doivent transiter via des bus ou accepter des détours et les wagons marchandises doivent emprunter d'autres lignes. Dans un cas comme celui-ci, où il n'y a quasi qu'une ligne empruntable en raison de problèmes d'interopérabilité et de chantiers, cela soulève certaines ques-

tions. Et on peut en tirer quelques leçons au niveau de la politique des transports. On voit aussi dans ces cas-là combien il est important, pour le rail, d'avoir des collaborateurs compétents et motivés.

Dossier pages 10 à 12



Transbordements à Göschenen et Flüelen: l'urgence exige de la flexibilité de tout le système ferroviaire mais surtout de la part du personnel.

## L'ÉGALITÉ, MAINTENANT!

Le 14 juin, c'était l'occasion pour les femmes de l'USS de revendiquer, une fois de plus, l'égalité salariale entre hommes et femmes. Celles-ci ont pris à parti Peter Spuhler, directeur de Stadler SA et conseiller national UDC thurgovien, ainsi que Jean-François Rime, patron de trois PME et conseiller national UDC fribourgeois, en leur demandant si les salaires de leurs employées et employés riment avec égalité. Elles étaient une soixantaine (ainsi que quelques hommes) pour accueillir les parlementaires devant le Palais fédéral.

## Remise de la pétition

# Pour les marchandises, le rail

■ Les CFF n'ont pas voulu abandonner ses plans de démantèlement dans le domaine du trafic marchandises. La coalition Pro Cargo, réunie sous la conduite du SEV, a réussi à récolter plus de 6000 signatures sans gros efforts et maintient donc sa requête: il faut absolument une stratégie de développement du



trafic marchandises en Suisse et non pas des fermetures de sites. Cela a été clairement exprimé devant CFF Cargo, lorsque les représentants de la coalition ont remis la pétition à Bâle. *pma/Hes*

Page 2

## EDITO

### FORTE IDENTIFICATION

*Nous n'avons aucun pouvoir face à la nature. Lorsque survient une catastrophe naturelle quelquepart dans le monde, il ne nous reste qu'à en prendre connaissance et à espérer qu'il n'y ait pas eu de morts.*

*La récente coulée de roches survenue sur la ligne du Gothard, nous rappelle cruellement que les catastrophes ne sont prévisibles que dans de très rares cas. Un jeune père de famille y a perdu la vie. Et on ne peut pas savoir exactement quelles seront les conséquences de cet accident au niveau d'une région, par exemple au niveau économique. Mais une chose est sûre: le personnel est maintenant sollicité de parts et d'autres pour des prestations extraordinaires et des engagements spéciaux, ceci afin de retrouver la normalité rapidement. J'ai appris par plusieurs membres SEV qu'ils avaient été déplacés très rapidement pour qu'ils puissent mettre leur force de travail à disposition là où on a le plus besoin d'eux. Cela indique bien qu'il y a une forte identification du personnel et un grand attachement au monde ferroviaire ainsi qu'aux principes de service public. Les entreprises doivent de leur côté tout mettre en oeuvre pour que cela reste le cas à l'avenir. Je tire mon chapeau et fait part de mon grand respect à tous ceux qui contribuent à la bonne marche des transports publics.*

Manuel Avallone, vice-président SEV



## EN VITESSE

SOUS-FÉDÉRATION  
RPV

Antonio Gisondi, de Coire, a été confirmé dans son rôle de représentant de la sous-fédération RPV à la commission de migrations, ceci par l'Assemblée des délégués ayant siégé le 23 mai dernier. Nous avons omis cette information dans notre compte-rendu de cette assemblée.

SEV

VISITE D'AUNG SAN  
SUU KYI

L'opposante birmane a été accueillie à l'ONU à Genève et a rencontré le conseiller fédéral Didier Burkhalter à Berne. La cheffe de l'opposition birmane Aung San Suu Kyi a été ovationnée par les 4000 délégués réunis pour la conférence internationale du travail à Genève. Les représentants de 185 pays ont applaudi debout la Prix Nobel de la Paix. C'était le début de son premier voyage en Europe depuis 24 ans.

La cheffe de l'opposition birmane a lancé un appel aux investisseurs et à tous les gouvernements pour qu'ils soutiennent le développement économique de son pays. Elle a affirmé qu'une série de réformes sont encore nécessaires. Après avoir passé l'essentiel des 22 dernières années en résidence surveillée, elle a décroché son premier mandat de député au parlement birman en avril 2011, ce qui a conduit de nombreuses puissances occidentales à relâcher leurs pressions sur la Birmanie. Après son passage en Suisse, Aung San Suu Kyi s'est rendue en Norvège pour enfin recevoir son Prix Nobel, qui lui avait été décerné en 1991!

## ANDREA HAEMMERLE

Le grison Andrea Haemmerle, longtemps conseiller national et expert en matière de transports, a été nommé au Conseil d'administration des CFF, en remplacement de Christiane Brunner. Il y représentera donc le personnel. Nous reviendrons sur ce changement dans notre prochain numéro avec une interview avec Christiane Brunner.



Remise de la pétition le 18 juin à Bâle: à gauche, Giorgio Tuti, président SEV et tout à droite Alf Arnold, de l'Initiative des Alpes.

# Après les fermetures, le rapport du Conseil fédéral

La coalition Pro Cargo a remis plus de 6000 signatures à CFF Cargo lundi à Bâle. La pétition n'a pas réussi à empêcher le démantèlement mais a limité son ampleur.

Ce sont 128 points de desserte au maximum qui seront fermés par CFF Cargo. Au départ, c'étaient 155 dessertes à être concernées et il est encore possible de trouver quelques solutions avec les clients dans certains cas.

Même si l'entreprise CFF Cargo estime à 2% le transfert du rail à la route du trafic marchandises c'est un mauvais signal. « Cette stratégie était et reste fautive; nous attendons un développement et non pas des suppressions », souligne Philipp Hadorn, secrétaire syndical. Alf Arnold de l'Initiative des Alpes a déclaré quant à lui, lors de la remise de la pétition à Bâle: « La politique de transfert du trafic est le seul moyen, dans notre petite Suisse, de réduire le danger des pollutions et d'accidents. »

Les 12 organisations réunies sous la conduite du SEV ont remis ensemble les plus

de 6000 signatures récoltées en peu de temps et sans grands efforts. Et même si l'objectif avoué, à savoir empêcher ces fermetures, n'a pas été atteint, elles peuvent néanmoins se vanter d'avoir fait bouger la discussion sur le trafic marchandises interne.

## La coalition poursuit

Le président SEV, Giorgio Tuti explique: « La discussion est ainsi lancée. La coalition va tout entreprendre avec les milieux concernés pour maintenir la pression sur les autorités politiques afin qu'elles donnent enfin une base politique claire en ce qui concerne le trafic marchandises en Suisse! »

« C'est difficile de gagner de l'argent avec le trafic marchandises par wagons complets. Nous avons clairement

reçu un mandat de la Confédération, qui nous demande d'être rentable », a expliqué Nicolas Perrin, directeur de CFF Cargo, avant de déclarer qu'il adhère entièrement à notre slogan « Pour les marchandises, le rail! », car finalement c'est ce que CFF Cargo veut aussi atteindre. La délégation Pro Cargo n'a alors pas trop hésité avant de le faire poser derrière la banderole, non sans lui avoir remis les signatures auparavant.

## Pression politique

Tous les milieux concernés attendent maintenant avec grand intérêt le rapport du Conseil fédéral, qui devrait être publié en automne. Le Parlement fédéral avait demandé ce rapport au Gouvernement tout en donnant

clairement la direction à prendre: « Le Conseil fédéral proposera des mesures permettant de maintenir, voire augmenter, la part du rail dans le transport de marchandises, ainsi que des moyens d'encourager l'innovation. » C'est le contenu de la motion du Parlement, qui demande donc le transfert.

## Recherche d'emploi difficile

Le SEV se fait de gros soucis quant à la suppression de 200 postes de travail. Certes, les CFF soulignent qu'une partie n'est déjà plus occupée et qu'une solution adéquate va très certainement être trouvée pour les mécaniciens de locomotive. Il reste néanmoins près de 100 personnes chez CFF Cargo qui se retrouvent devant un avenir professionnel complètement incertain. Certes, ils ne peuvent être licenciés grâce à la convention collective de travail, mais il sera difficile de trouver une solution convenable pour chacun. « Nous attendons des CFF une grande flexibilité dans la recherche de mesures individuelles », explique Philipp Hadorn, qui complète ainsi: « Le SEV est bien sûr aux côtés de ses membres en une telle situation. »

## INFO

## Carte des dessertes supprimées sur internet

Lorsque le dernier numéro de *contact.sev* est sorti, la carte des 155 points de desserte menacés que nous avons publiée n'était déjà plus actuelle. En effet, CFF Cargo a communiqué ses plans de

démantèlement entre le délai rédactionnel et la parution du journal. Vous trouverez la carte adaptée en conséquence sur le site internet [www.pro-cargo.ch](http://www.pro-cargo.ch).

pmo/Hes



14 juin sur la Place fédérale à Berne: les femmes de l'USS manifestent

# L'égalité, maintenant!

« Monsieur Rime : Vos salaires riment-ils avec égalité ? – L'égalité, maintenant ! ». C'était une des interpellations de la soixantaine de femmes (et de quelques hommes) de l'USS, qui ont accueilli les parlementaires se rendant à la session du Parlement.

Les femmes de l'USS leur ont demandé de fournir une fois pour toutes, tant dans leur rôle de parlementaire que

dans celui de dirigeant d'entreprise ou de membre de conseils d'administration, la preuve concrète qu'elles veulent l'égalité des salaires. Les lois ne doivent en effet pas uniquement être adoptées, il faut aussi qu'elles soient appliquées.

Cela fait 30 ans que le droit de tout homme et de toute femme à un salaire égal pour un travail de valeur égale figure dans la Constitution fédérale. Cependant, les femmes continuent à gagner 18,4% de moins que les hommes, une réalité qui

transparaît aussi dans le fait qu'à ce jour, 24 entreprises seulement ont rejoint le Dialogue sur l'égalité des salaires.

Ce 14 juin, 21<sup>e</sup> anniversaire de la grève des femmes, les femmes de l'USS ont clairement fait savoir devant le Palais fédéral qu'elles n'attendront pas plus longtemps la réalisation concrète de l'égalité des salaires. Elles exigent qu'un nombre beaucoup plus élevé d'entreprises participent au Dialogue précité, sinon des contrôles par une autorité ad hoc devront être mis en place.

uss/Hes



Le SEV était bien représenté sur la Place fédérale, avec notamment quelques hommes solidaires de la cause des femmes.

Il faut des mesures dans le transfert route-rail

## Négocier avec l'UE

Le transfert du trafic lourd à travers les Alpes est urgent. Le Parlement met la pression en exigeant du Conseil fédéral qu'il explore toutes les pistes.

Le Parlement insiste, en réponse au constat d'échec de la mise en œuvre de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. « Il s'agit de donner au Conseil fédéral un signal politique fort pour que la volonté du peuple de 1994 soit respectée », a déclaré Claude Héche (PS/JU) au nom de la commission des transports des Etats. La ministre des transports Doris Leuthard a cependant rappé-

lé que les mesures prises ont permis de diminuer le trafic lourd d'une manière notable. Selon elle, il faut adapter l'objectif quantitatif sans renoncer au but. Mais la plupart des sénateurs n'ont pas voulu d'une telle résignation. La motion adoptée énumère toute une série de pistes comme la réalisation d'un corridor de 4 mètres de hauteur d'angle sur l'axe du Gotthard, le financement d'installations de transbordement en Italie ou la possibilité d'augmenter la redevance du trafic poids lourd pour financer ces infrastructures. Le texte inclut aussi des négociations avec l'UE pour une meilleure concertation dans ce domaine.

ats

### LA SESSION EN BREF

Edith Graf-Litscher, conseillère nationale PS/TG et secrétaire syndicale au SEV, revient sur les moments forts de la session d'été: « Ce qui m'a particulièrement réjoui, c'est l'adoption de la **motion** qui demande au Conseil fédéral de prendre des mesures pour que l'objectif de transfert route-rail soit atteint, comme le souhaitait le peuple. » L'adoption du **postulat** qu'elle avait déposé, qui demande au Conseil fédéral d'établir un rapport sur les possibilités d'innovation dans le domaine du trafic marchandises ferroviaire, la satisfait également. Ainsi que le fait que le paquet de mesures **Via sicura** pour plus de sécurité dans le trafic routier soit maintenant sous toit. « Les conducteurs de bus en profiteront aussi. »

Fi/Hes

## GARNET DE BORD

### Ne rien voir, ne rien entendre

Récemment une personne écrivait dans le courrier des lecteurs de la Tribune de Genève qu'elle collectionnait les lettres de lecteurs et les articles concernant le désamour des Genevois pour leurs transports publics ! Six mois de grogne et, de la part des autorités, un seul mot d'ordre « On ne rebrousse pas, ça passera ! ». Les réclamations concernant les amendes pour non-possession d'un titre de transport dans un train arrivent avec régularité aux CFF. Le nombre de personnes pincées sans billet chaque jour ne diminue pas, selon les CFF, ce qui ne trouble pas la direction des CFF : « Ce qui importe c'est l'égalité de traitement ! ».



Les quelques 4850 usagers signataires de la pétition qui s'insurgent contre la fermeture de l'Agence CFF de la place Longemalle, ne font, là encore, pas réagir la direction des CFF. Quant à la direction de Merck Sero, elle demeure sourde et aveugle aux grévistes et à leurs propositions.

Des directions indifférentes serait-on tenté de penser. Des conseils d'entreprises raidis dans leurs décisions et insensibles aux demandes des usagers ? Mais peut-être faut-il envisager cet autisme autrement : dans le fond les directions s'intéressent bien à leurs clients, mais d'une manière définitivement colonialiste. Par exemple au travers d'enquêtes de satisfaction, effectuées par des instituts de sondages. Pourtant ce type de consultation, on le sait depuis longtemps, formatent l'opinion plutôt que de la révéler. Et pour anticiper les besoins des clients, les directions mandatent des cabinets d'experts, chargés de faire des rapports et de préconiser des solutions. Dans le fond cette culture de l'expertise développe des fonctionnements d'entreprise non plus ancrés dans une réalité culturelle, historique et géographique, mais selon des mécanismes qui seraient partout et dans tous les domaines identiques. Et c'est à ce moment-là que les directions d'entreprise deviennent sourdes et aveugles, comme si l'image que leur suggèrent les experts se mettait à cacher la réalité.

Cette maladie de l'expertise a contaminé peu à peu les entreprises privées et s'étend maintenant aux entreprises publiques. Les experts savent ce qui est le mieux, peu importe les dénégations et les protestations des usagers, faisant fi des mises en garde et des propositions des employés. Le concept doit être appliqué. Traiter les usagers comme quantité négligeable et malléable « qui s'habitueront », considérer les salariées et les salariés comme exécutants sans capacité d'analyse et de proposition débouche sur des conflits épuisants et stériles. Parfois pourtant, sous la pression populaire et politique, se fait une éclaircie, comme la mise à l'étude de la proposition du « Collectif des 500 » qui propose une gare enterrée à Cornavin plutôt que de détruire le quartier... il y a encore de l'espoir !

Valérie Solano

## La politesse des rois et la fierté des cheminots

*Si l'exactitude est la politesse des rois, la ponctualité est bien celle des cheminots, l'une imposée par le protocole côté cour et l'autre par l'horaire côté train.*

Dans ses mémoires, le banquier et homme politique français Jacques Laffitte a rendu célèbre ce mot de Louis XVIII: « l'exactitude est la politesse des rois ». Voilà une exigence particulièrement méritoire de la part de ce petit-fils de Louis XV et frère cadet de Louis XVI qui a vécu une bonne partie de sa vie en exil et n'aura finalement exercé que sur le tard le métier de roi auquel son ascendance le prédestinait. Pendant les vingt années de sa vocation contrariée, il est réputé n'avoir jamais manqué aux obligations protocolaires de son rang, ponctualité en tête. Les récents événements organisés à l'occasion des soixante ans de règne d'Elisabeth II d'Angleterre ont démontré s'il le fallait encore que l'exactitude, à la minute voire à la seconde près, constitue bien la politesse des rois – et des reines bien sûr.

Même devoir pour les cheminots, en Suisse tout spécialement. Montre au poignet et horaires en tête, ils se font un point d'honneur de respecter les temps, consignes et cadences. Apprise, acceptée, révéree, comme intériorisée, la grille-horaire n'est pas une prison, mais au contraire une sorte de liberté aux limites consenties. La prescription reste certes une contrainte mais une contrainte ressentie comme évidente et somme toute

naturelle.

Mieux, la ponctualité devient un sujet de fierté. Pour preuve: le ton des annonces faites par les chefs de train signalant le prochain arrêt: « Mesdames et Messieurs, nous arrivons à l'heure en gare de XYZ. » En voilà une bonne nouvelle! Proclamée selon l'humeur et l'accent du messenger, elle témoigne d'une belle satisfaction, d'une heureuse surprise ou d'un certain soulagement, sonnante comme un air de mission accomplie.

Interpellés dans deux ou trois langues différentes, les voyageurs sourient, plutôt contents à leur tour, et s'interrogent: n'est-il pas normal, dans ce pays d'horlogers, que les trains partent, circulent et s'arrêtent à l'heure, dans le strict respect de l'horaire cadencé? Le chef de train, ultime maillon d'une longue chaîne, ne s'approprie-t-il pas le bénéfice du travail d'innombrables collègues et spécialistes divers?

Traditionnellement, un train qui arrive à l'heure, c'est un non-événement. Lequel ne se prête pas à un effet d'annonce et n'appelle pas de commentaires, ni de la part des médias, ni émanant du service de

presse des CFF. Mais, sur le front roulant, les choses se vivent autrement. Comme contrôleurs, les chefs de train ont une tâche que le prix des titres de transports en Suisse ne rend pas toujours facile. Ils aspirent donc tout naturellement à rendre un service plus gratifiant, comme celui de pouvoir donner de bonnes nouvelles, bien positives, heureusement beaucoup plus fréquentes que les messages concernant les retards, les incidents techniques ou les tragiques « accidents de personnes ».

En signalant que leur convoi respecte le sacro-saint horaire, les chefs de train ne font pas ces « annonces maladroitement perçues comme ridicules » que voulait supprimer le conseiller aux Etats genevois Robert Cramer. Tout au contraire, ils contribuent à mettre en évidence « La ponctualité des CFF, ciment national » our reprendre le titre bien choisi donné par Geneviève Grimm-Gobat à son article paru dans le dernier numéro d'*Hémisphères*, revue suisse de la recherche et de ses applications éditée par la Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale. En effet, la ponctualité des trains est devenue une « valeur nationale », portée à un degré d'accomplissement remarquable, universellement reconnu. D'où la légitime fierté des cheminots suisses. D'où aussi la nécessité de consentir de continuel investissements dans les infrastructures pour assurer la stabilité des horaires malgré l'augmentation réjouissante du trafic voyageurs. Car la politesse des trains a son prix.

Yvette Jaggi



La Banque nationale suisse (BNS) va continuer à imposer le taux plancher de 1,20 franc pour 1 euro

## Relever le taux de change plancher franc-euro

L'USS se réjouit de la décision de la BNS, qui va continuer à imposer le taux plancher de 1,20 franc pour 1 euro, ce qui est absolument nécessaire.

La Suisse étant une petite économie ouverte, le cours du franc influence fortement son évolution économique.

Un aperçu des évaluations modélisées visant à chiffrer cette influence des taux de change le montre bien. Une appréciation du franc renchérit les exportations suisses par rapport aux produits étrangers. Simultanément, des produits étrangers deviennent meilleur marché pour la population suisse, ce dont souffrent les entreprises tournées vers le

marché indigène.

### Actualité

Le franc est fortement surévalué. En Suisse, les prix baissent et le chômage augmente. Dans une telle situation, le mandat constitutionnel de la BNS en politique monétaire prescrit clairement l'application d'une politique monétaire expansionniste. Or, vu la

surévaluation persistante du franc, l'actuelle politique monétaire est restrictive. Selon le mandat de la BNS, le taux de change plancher doit être relevé le plus vite possible.

Les critiques favorables à la suppression du taux plancher adressées par les grandes banques et des politiciens proches d'elles sont stupides; une telle suppression serait en effet funeste pour l'éco-

nomie et antisociale. L'actuel cours extrêmement élevé du franc par rapport à l'euro pèse lourdement sur l'économie réelle suisse. Supprimer le taux plancher serait livrer cette dernière à l'arbitraire des spéculateurs sur les cours de change. Les coûts économiques et sociaux seraient énormes. Salaires et emplois seraient en effet soumis à une forte pression. *uss*



Découverte inattendue en février: de l'amiante dans les voitures Bpm 51

# Amiante: ne pas relâcher l'attention

L'amiante est un matériau très dangereux et sa manipulation doit être extrêmement prudente. Le SEV et les CFF partagent le même avis à ce propos.

En février dernier, à la découverte d'amiante dans des voitures voyageurs dans les Ateliers Industriels d'Olten et de Bellinzzone, le SEV avait réagi, choqué et fâché. Le SEV avait alors invité la direction CFF à une réunion afin de discuter de la façon de manipuler ce matériau fort dangereux.

D'un matériau fantastique à un matériau dangereux

Cette rencontre a eu lieu, il y a peu de temps: Giorgio Tuti et Manuel Avallone ont reçu une délégation des CFF menée par Markus Jordi, le chef du personnel, au secrétariat central SEV. Pour Manuel Avallone, vice-président SEV, l'attitude des CFF est claire: « Ils font des efforts pour protéger leur personnel des dangers de l'amiante ». Ce matériau qui, jusqu'aux années 70, était considéré comme un supermatériau, s'est finalement révélé hautement cancérigène. Il était très souvent utilisé dans les véhicules et les bâtiments.



Découverte inattendue en février dernier, dans les voitures de type Bpm 51.

Votations du 17 juin : la position de l'USS

## L'heure est à une caisse maladie sociale

L'USS est très satisfaite du rejet exceptionnellement net par le peuple du projet de réseaux de soins intégrés « Managed Care ».

Ce rejet massif d'un projet qui aurait entraîné un alourdissement de la charge supportée par les assurés en matière d'assurance maladie montre que la population suisse veut une offre en soins médicaux qui soit de qualité et financée de manière équitable. La priorité est à donner à des mesures efficaces pour alléger la charge actuelle, extrêmement lourde qui pèse sur de vastes pans de la population. La Suisse demande une amélioration du système de réduction des primes. Notre pays est encore bien éloigné du but social formulé par le Conseil fédéral, selon lequel personne ne doit payer en Suisse plus de 8% de son revenu imposable pour ses primes de caisse maladie. La nécessité d'un tel but a aussi été mise en évidence par les résultats du monitoring publié en avril dernier par l'Office fédéral de la santé pu-

blique sur l'efficacité de la réduction des primes. Seul le refus des primes individuelles et la concrétisation d'un but social pourront enfin permettre aux familles et aux personnes vivant seules qui souffrent du poids de ces dernières de reprendre leur souffle.

La décision prise par le peuple est aussi un non à la commercialisation des soins médicaux et un non à un pas funeste qui aurait été fait en direction d'une médecine à deux vitesses. Pour être proches demain des patientes et des patients et intégrés, les soins médicaux, doivent s'articuler autour de modèles qui ne soient pas des modèles d'assurance. Il faut aussi renoncer à la coresponsabilité budgétaire obligatoire. En outre, l'obligation de contracter, c'est-à-dire l'obligation pour les caisses de collaborer avec l'ensemble des médecins, doit être maintenue et étendue aux réseaux de soins.

« Accéder à la propriété grâce à l'épargne-logement »

A travers leur non très net, les

citoyens ont montré qu'ils avaient compris ce qui se cachait derrière cette initiative et contré les intentions des initiants qui entendaient offrir de nouveaux avantages financiers à des personnes d'ores et déjà nanties. Les citoyens suisses ne veulent pas d'allègements fiscaux pour ces dernières ainsi que pour les actionnaires et les propriétaires. Le Conseil fédéral et le Parlement doivent en outre revenir une fois pour toutes sur la tromperie dont a été victime la population suisse avec la deuxième réforme de l'imposition des entreprises (principe de l'apport de capital).

Enfin, le peuple a également donné un carton « rouge pétant » à l'Association pour une Suisse indépendante et neutre (ASIN) et empêché qu'il ne faille voter inutilement sur un grand nombre d'objets et que l'obstacle représenté par la majorité des cantons ne gagne encore plus en importance.

USS

Les CFF s'étaient alors engagés activement à supprimer l'amiante de tous les véhicules et locaux et ont été très surpris de cette découverte en février dernier.

Ne pas se laisser surprendre

« Il s'avère donc que de l'amiante peut encore être caché, bien que les méthodes de détection se soient encore grandement améliorées dans les dernières années. », a souligné Manuel Avallone. Le SEV a exigé des CFF qu'ils ne relâchent pas leur attention et qu'ils continuent à mani-

puler chaque pièce susceptible d'être touchée avec toute la précaution requise.

« J'ai l'impression que les CFF prennent le sujet au sérieux », juge Manuel Avallone après la rencontre. A l'occasion de cette séance d'ailleurs, il a été clairement établi qu'il faut veiller à la santé des collaborateurs ayant eu à faire avec l'amiante leur vie durant. Cela est garanti par la Suva. « La question de savoir si le contact avec l'amiante a joué un rôle primordial lors de la déclaration d'une maladie reste difficile à juger » a ajouté le vice-président SEV. En particulier lorsqu'il s'agit de grands fumeurs, où la Suva estime que ce n'est plus forcément de son ressort.

Ne pas relâcher l'attention

« Nous comptons sur le professionnalisme des CFF et de leurs collaborateurs lors de la manipulation de ce matériau dangereux lorsque la situation est connue » conclut Manuel Avallone. Il réitère l'exigence principale du SEV: les CFF doivent continuer à mettre l'attention sur la recherche d'amiante avant que certains soient confrontés directement à cette substance mortelle. *pmo/Hes*

### VOTATION GÉNÉRALE SUR LA FUSION SBV - VPV - TA VOIX COMPTE!

Après 2 années très intensives et fructueuses de travail et de planification pour un rassemblement de nos deux sous-fédérations, plus de 60 délégués SBV et VPV se sont prononcés, lors de l'assemblée des délégués commune du 23 mai 2012 à Berne, en faveur d'une fusion par plus de 80% des voix.

**C'est donc maintenant le tour de tous nos membres de se prononcer par le biais d'une votation générale. Les documents de vote seront envoyés à chaque membre par poste.**

Plus d'informations:

sur [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch) et [www.vpv-online.ch](http://www.vpv-online.ch), dans le *contact.sev* n° 11, ainsi qu'auprès de Roland Schwager, président central VPV, et d'Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV.

### Ta voix compte!

**Dernier délai pour le vote: 21 juillet 2012 (réception des bulletins)**



» Ce ne devrait pas être un engagement éphémère. «

Selina Beyeler et Hanspeter Zweifel, le duo des CFF



Selina Beyeler, employée spécialisée et Hanspeter Zweifel, mécanicien de locomotive, chantent «welcome home»

# « Nous avons eu tous les deux une super opportunité »

Les CFF ont cherché un duo de chanteurs au sein de leur personnel... et trouvé Selina Beyeler et Hanspeter Zweifel! Ils ont réussi à atteindre la neuvième place du hit-parade avec « welcome home », la chanson de la nouvelle campagne de promotion des CFF.

L'interview a été réalisée dans la salle du personnel des trains à la gare de Berne. A l'entrée du journaliste, Selina Beyeler et Hanspeter Zweifel sont entourés de collègues et signent des autographes...

**contact.sev:** Comment en vient-on à interpréter une chanson pour son employeur?

**Selina Beyeler:** Les CFF ont cherché quelqu'un à l'interne pour leur nouvelle campagne. La chanson devait être interprétée par des collaborateurs. Il fallait

donc tout d'abord envoyer sa « candidature », puis on pouvait être choisi pour le casting. Finalement, au bout du processus, nous avons été choisis tous les deux.

**Hanspeter Zweifel:** Je vis selon la devise suivante: selon ce qui s'est passé hier, je décide aujourd'hui ce que je vais faire demain. J'ai toujours bien aimé chanter, alors j'ai participé. Et ma devise s'applique dans ce projet: on ne sait jamais trop ce qui va nous

arriver les semaines suivantes.

**C'est quand même différent de s'annoncer pour un casting à son employeur que de le faire auprès d'un producteur musical ou d'une télévision?**

**Selina:** J'ai d'abord pensé que c'était un peu spécial, que les CFF fassent une chanson. Mais je trouve ça incroyablement cool maintenant, de pouvoir faire ça avec mon employeur. Nous avons eu une super opportunité tous les deux.

**Hanspeter:** Ce n'est quand même pas n'importe quelle entreprise, ce sont les CFF et les CFF, c'est la Suisse! Le choix n'a pas été commercial comme c'est le cas dans les castings de télévision. Ici, ce sont des spécialistes qui ont choisi. Nous avons été choisis par ces spécialistes dans cette immense entreprise quadrilingue et nous en sommes particulièrement fiers.

**Il s'agit donc de chanter, en premier lieu?**

**Hanspeter:** Oui, nous sommes musiciens, cela se remarque aussi!

**Tu travailles depuis longtemps aux CFF. Comment a évolué ta relation avec l'entreprise depuis tout ce temps?**

**Hanspeter:** Je suis arrivé aux CFF pour des raisons pratiques en son temps. J'avais fait des études de musique. Je me suis dit: en Italie ou en Autriche, tu

peux vivre de la musique mais en Suisse non. Il te faut un autre emploi en parallèle. C'est comme ça que je suis arrivé aux CFF, mais c'était vraiment dur au dé-

» Nous avons été choisis par des spécialistes dans cette immense entreprise quadrilingue que sont les CFF. «

but. J'étais électromécanicien diplômé et on me ré-expliquait des règles de base... j'avais du mal à accepter ce genre d'autorité! Depuis, ça s'est bien sûr amélioré.

**Selina, qu'as-tu pensé de l'entreprise lorsque tu as commencé aux CFF ?**

**Selina:** Au début de mon apprentissage, j'étais réellement enthousiaste. Je viens d'un autre univers et c'était vraiment impressionnant pour moi de voir une telle entreprise, si grande. C'était vraiment incroyable de voir comment tout se coordonnait. C'est encore le cas aujourd'hui. Je vais très volontiers au travail. Et maintenant, j'ai même pu combiner avec ma passion pour la musique: c'est génial!

**As-tu aussi décidé de travailler aux CFF car tu ne pouvais pas vivre de la musique?**

**Selina:** Durant mon apprentissage de factrice de pianos, j'étais en plein dans cet univers. Puis s'est posé

la question de savoir si j'allais commencer des études de musique. Mais j'ai vite opté pour une autre direction. La musique reste un hobby très important dans

ma vie, et je n'arrêterai jamais.

**T'a-t-on déjà proposé d'entrer au SEV depuis que tu es aux CFF?**

**Selina:** Non, on ne m'a jamais interpellée!

**Et toi, Hanspeter, tu es syndiqué depuis le début?**

**Hanspeter:** Oui, à ce moment-là, il y avait Ruedi Renggli, un phénomène. Il y a 30 ans, il nous a invité à un apéro et ne laissait planer aucun doute. Il disait simplement qu'on devait normalement entrer au SEV en commençant à travailler aux CFF et qu'il y avait la possibilité de le faire à la fin de l'apéro! Et on a tous signé. Par la suite j'ai également été interpellé par le VSLF et le syndicat chrétien. Mais je suis personnellement contre cette concurrence entre les syndicats. Je trouve que c'est une stupidité et c'est totalement inefficace. Il y a trop de gens qui veulent simplement assurer leurs arrières. Cela serait beaucoup plus simple avec un seul syndicat, géré par des

## BIO

### Hanspeter Zweifel

**Age:** 54 ans

**Profession:** électromécanicien, musicien professionnel et mécanicien de locomotive.

**Musique:** chante dans tous les styles de musique, de la musique de divertissement au hardrock, joue au saxophone et à la trompette. A fait des CD sous le nom de Peter Silvan. Il joue aujourd'hui dans le Rock'n'Roll-Showband «The 4 Windows»

**Famille:** marié, deux fils et une fille.

**Loisirs:** la politique (a été maire de sa commune Linthal et président du conseil d'administration des ateliers électriques et, après la fusion de communes à Glaris, conseiller de ville à Glaris Sud), la moto et son chien.

### Selina Beyeler

**Age:** 22 ans

**Profession:** factrice de pianos, a effectué ensuite un stage dans l'équipe d'assistance des responsables de la région Zurich et est maintenant employée spécialisée Production ferroviaire dans la division Gestion du trafic à la gare centrale de Zurich.

**Famille:** célibataire

**Musique:** piano, chant, groupe « Good Noise », joue en accompagnement d'événements, n'a pas encore enregistré.

**Loisirs:** corde à sauter (avec figures)

www.selinaundhanspeter.ch

Les gains liés au téléchargement de la chanson vont à la Chaîne du Bonheur.



# INTERVIEW



Sur la photo officielle, Selina et Hanspeter posent devant la gare de Richterswil.

professionnels externes, indépendants.

*Selina, intéressée, embarque la brochure du SEV et le formulaire d'adhésion et Hanspeter fait remarquer qu'il vient d'être interpellé dans le train pour Berne sur les « profiteurs », ceux qui ne sont pas membres mais qui bénéficient tout de même des réussites du syndicat.*

**Et maintenant vous n'avez plus aucun souci à vous faire pour votre place de travail!**

**Selina:** C'était vraiment drôle. J'ai eu mon entretien suite à mon temps d'essai et mon chef a aussi relevé que je m'étais mise dans une position confortable: on ne peut pas vraiment me licencier! Ma place est en effet assurée pour quelque temps (elle rigole)!

**Et tu peux même passer au feu rouge maintenant?**

**Hanspeter:** Certainement pas. C'est le pire qui puisse arriver à un méca-

nicien de locomotive, de ne pas faire attention à un signal. Avec les années, je suis devenu un vrai cheminot. Je m'en suis rendu compte en passant devant la gare d'Erstfeld après trois semaines de vacances en moto: ça m'a tout retourné! Je ne suis pas un ferrophile mais je vais tous les jours avec plaisir au travail.

**Quand est-ce que tu es « toute retournée », toi? Lorsqu'on parle des CFF?**

**Selina:** Oui, c'est un état continu!

**Est-ce que c'était un choix conscient ou un hasard que tu aies commencé à travailler aux CFF?**

**Selina:** Je pensais en tout cas ne jamais être prise lorsque j'ai fait la demande de stage! Je n'avais encore jamais travaillé dans un bureau. Mais déjà lors de la mise au concours, j'ai eu l'impression que c'était le nec plus ultra. C'est seu-

lement après deux désistements que j'ai pu avoir le poste. Et après 10 mois de stage, j'ai pu avoir un poste fixe à l'interne.

**Mais tu n'as aucun passé de cheminote?**

**Selina:** Quand j'étais petite, j'ai voulu, une fois, devenir mécanicienne de locomotive! Mais sinon, je n'avais pas de relation particulière avec ce monde-là, à part le fait que je me suis toujours déplacée en train.

*Un collègue entre et les interpelle juste en disant: « Fantastique! »*

**Comment voyez-vous votre avenir?**

**Hanspeter:** Je ne sais pas encore exactement. Pour le moment, je profite de ce qui nous arrive. Mais il semblerait que notre implication pourrait avoir une suite. Ce ne devrait donc pas être un engagement éphémère.

**Un mix entre la conduite des lo-**

**comotives et le chant serait donc ton idéal pour ton avenir proche?**

**Hanspeter:** J'ai approché mon idéal maintenant, oui. On m'a demandé récemment si je gagnais mieux qu'avant. Ce n'est pas le cas et ce n'est actuellement pas ce qui m'intéresse. J'ai beaucoup gagné en qualité de vie, après 30 années passées comme mécano!

Actuellement je vis presque mon rêve, car je peux quasi, avec mon 50% comme mécano de loc, dire quand et comment je veux travailler. En plus, il y a les prestations musicales internes, lors desquelles nous avons des relations privilégiées avec les collaborateurs CFF, et les prestations publiques: ça ne pourrait pas être mieux.

Et au niveau de ma santé, je ne me suis jamais senti aussi bien durant les 15 dernières années qu'actuellement.

**Selina:** J'ai une période as-

sez intensive qui m'attend: je commence, parallèlement à mon travail de 50 à 60%, des études d'économie d'entreprise à Lucerne mi-septembre. Et tout ce qui est musical vient encore en plus.

Ce sera très intensif, mais c'est grâce à mon stage aux CFF que je peux commencer ces études.

**Il y aura donc Selina et Hanspeter bis?**

**Hanspeter:** Cela semble être le cas, oui. Il est clair que nous nous en réjouissons tous les deux!

**Vous vous entendez si bien tous les deux que vous souhaitez continuer?**

**Hanspeter:** Nous nous donnons tous les deux beaucoup de peine pour nous comprendre malgré la différence d'âge (large sourire)...

**Selina:** Oh oui! C'est ça! Elle rigole à nouveau gaiement et ses yeux brillent de malice.

*Interview: Peter Moor/Hes*



Site à l'intention des personnes harcelées sexuellement au travail

## Quand je dis « non, c'est non! »

Le SEV s'engage contre le harcèlement sexuel au travail. Il fait désormais partie des organismes soutenant le site internet [www.non-c-non.ch](http://www.non-c-non.ch).

« non-c-non » est un projet conceptualisé et réalisé en

2010 par les syndicats syndicom, SIT, SSP et Unia, en collaboration avec le deuxième Observatoire à Genève. Il a en plus bénéficié du soutien financier du Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes, ainsi que du Comité contre le harcèlement sexuel. Le SEV s'est joint dernièrement à ces organismes

pour soutenir ce projet.

**Ce ne sont pas des plaisanteries.**

Le harcèlement sexuel, ce n'est pas du flirt, ni une relation amoureuse librement consentie. Il s'agit de paroles, d'actes ou de gestes à connotation sexuelle, non désirés provoquant l'inconfort et la crainte, menaçant ainsi le bien-être de la personne visée dans le cadre de son travail. C'est une forme de discrimination, d'abus de pouvoir et de violence qui porte atteinte à l'intégrité physique et psychique de la personne et qui peut mettre en péril son emploi et/ou créer un climat de travail hostile.

En général, ces conduites sont répétées ; cependant, un acte isolé peut suffire : un chef de service a posé sa main sous le corsage de son employée.

Pour déterminer s'il s'agit de harcèlement sexuel, ce n'est pas l'intention de l'auteur qui compte, mais le malaise ressenti par la personne qui se plaint. Peu importe si l'auteur souhaitait plaisanter ou n'avait pas l'intention

d'être méchant.

Le site internet [www.non-c-non.ch](http://www.non-c-non.ch) vise à soutenir les personnes qui en sont victimes mais aussi à conseiller et aider les personnes qui sont appelées à

être confrontées à cette problématique d'une manière ou d'une autre (secrétaire syndical, association, médecin, cercle d'amis d'une victime, direction d'entreprise, etc.)

Hes

### QUE FAIRE SI CELA T'ARRIVE

- Ne fais pas « comme si de rien n'était », réagis immédiatement !
- Tiens un cahier de bord !
- Pose une question en ligne !
- Conserve les preuves !
- Réagis en présence d'une tierce personne
- Désamorçe le plus vite possible le harcèlement !
- Ne reste pas isolé-e, trouve des allié-e-s !
- Demande de l'aide à un syndicat !
- Demande par écrit au harceleur de cesser de t'importuner !
- Informe-toi sur la politique d'entreprise en matière de harcèlement sexuel !
- Fais appel à la personne de confiance !
- Adresse-toi à la commission du personnel !
- Demande à la direction d'intervenir !
- Si la direction fait la sourde oreille, adresse-toi aux offices cantonaux de l'inspection du travail !
- En dernier recours, saisis les tribunaux !

### INFO

#### Pourquoi le SEV s'implique-t-il?



**Valérie Solano**, secrétaire syndical du SEV, explique que l'une des raisons de la participation du SEV est le fait que les personnes harcelées peinent à en parler. « L'une des idées du site est de permettre un premier contact, anonyme, qui permet

une évaluation de sa situation et de poser des questions personnelles toujours anonymement », explique-t-elle.

La fragilité des personnes harcelées nécessite un travail tant syndical et juridique qu'un travail psychologique. Grâce au site [www.non-c-non.ch](http://www.non-c-non.ch), ce double travail peut être effectué en filigrane, la personne étant protégée par l'anonymat et la meilleure prise en charge est évaluée et conseillée par des professionnels (les personnes sont orientées par le 2<sup>e</sup> Observatoire, institut romand de recherche et de formation sur les rapports sociaux de sexe).

Hes

Conférence internationale du travail: accueil de Schneider-Ammann par une quarantaine de syndicalistes

## Le Conseil fédéral se dégonfle

A l'occasion de la Conférence internationale du Travail, le 12 juin, une quarantaine de syndicalistes ont remis une lettre de protestation au conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann à la faveur d'une action symbolique.

Cette lettre invite le Conseil fédéral à s'engager pour l'amélioration de la protection contre le licenciement antisyndical. L'USS a choisi le cadre de cette conférence parce que, suite à une plainte déposée par elle, le Comité de la liberté syndicale du Bureau international du Travail (BIT) avait, en 2006 déjà, invité le gouvernement suisse à



Valérie Solano, secrétaire syndical SEV, et Agostinho Maximo Rodrigues, devant le siège des Nations-Unies.

mieux protéger les représentants du personnel et les mi-

litants syndicaux contre le licenciement antisyndical. En

raison de cette pression exercée sur lui, le Conseil fédéral

avait mis en consultation, en 2010, une révision du Code des obligations améliorant cette protection tant pour les lanceurs d'alerte que pour les syndicalistes actifs. L'USS avait alors suspendu sa plainte.

Aujourd'hui, cédant à la pression du patronat, le Conseil fédéral se dégonfle et n'entend plus soumettre au Parlement de propositions pour mettre fin au scandale des licenciements antisyndicaux. L'USS ne peut pas accepter ce refus. Si les politiques ne réagissent pas, l'USS devra passer à l'action et réactiver sa plainte contre la Suisse auprès de l'Organisation internationale du Travail pour violation de la convention fondamentale 98 ratifiée par notre pays.

USS



Le directeur des Chemins de fer du Jura prend sa retraite

# Georges Bregnard descend de la locomotive

Directeur de la compagnie des Chemins de fer du Jura depuis 12 ans, Georges Bregnard descend du train et quitte ses fonctions durant l'été.

Comme il le dit : « je ne suis pas arrivé aux CJ en terrain inconnu. Après 16 années passées au sein de l'Office fédéral des transports, à Berne, en qualité d'expert et surveillant, je connaissais déjà cette entreprise de l'intérieur et savais qu'elle avait un beau potentiel de développement. » Parmi les défis, combler le gros vide du manque de directeur depuis près d'une année, commente Georges Bregnard : « Il fallait un capitaine pour com-

être dures, au final, l'esprit consensuel et constructif l'emporte.

**Comment se situe l'entreprise aujourd'hui au niveau du paysage régional, comment a-t-elle évolué depuis l'an 2000 ?**

Les CJ se sont imposés comme première entreprise de transports régionale. Il a fallu convaincre les commanditaires, collectivités publiques et cantons, des investissements nécessaires à la consolidation et au développement de l'entreprise, mener à terme l'étude de faisabilité du 3<sup>e</sup> rail CJ et gérer l'ensemble des projets de modernisation et différents chantiers d'infrastructures du réseau. Des entrées dans le domaine des transports, du comité de l'UTP et de la politique, ça aide.

**Dans cette interview, Georges Bregnard nous apprend que :**

■ Avec l'arrivée du TransRUN, les CJ pourraient faire des liaisons directes Delémont-La Chaux-de-Fonds et mettre en place la cadence à la demi-heure entre Saignelégier-La Chaux-de-Fonds.

■ Les CJ étudient des navettes sur Belfort et Delémont au départ de Bonfol.

■ Une commande de nouveaux trains CJ est en cours.

■ L'ancien directeur des CJ va donner des cours dans « le domaine de la politique des transports ».

mander les officiers, redonner confiance à la base et maintenir celle-ci motivée. » Rencontre, bilan.

**L'affirmation : « J'attache une grande importance au partenariat social », s'est-elle vérifiée ?**

Certainement. J'ai présenté une Charte d'entreprise à laquelle le personnel a adhéré. Les CJ ont aussi signé la Charte d'engagement SEV-UTP pour une meilleure sécurité dans les transports publics. Une CCT existe et a été reconduite. Signalons encore la mise sur pied du PRIX SEV-CJ. Le dialogue avec les syndicats et le SEV en particulier est franc, loyal et régulier. Les négociations peuvent

Les résultats sont là. L'horaire cadencé atteint l'ensemble du réseau et le nombre de voyageurs a évolué de plus de 28,6% jusqu'en 2011, pour atteindre le chiffre de 1,5 million de passagers trains et de 250 000 pour les bus. Un chiffre d'affaires de plus de 29 millions, dont 20% pour la partie routière. Une visibilité nettement améliorée de l'image CJ. Le soutien confédéral pour les transports publics, en termes de trésorerie, a changé de critères ces dernières années, privilégiant les axes déjà très fréquentés plutôt que de penser au désenclavement des régions. A l'horizon de l'horaire 2020, les CJ devraient enfin atteindre Delémont par le 3<sup>e</sup> rail.



Mai 2012, l'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi visite les CJ avec son ami Georges Bregnard : « Les CJ et le Jura c'est vraiment FORMIDABLE » !

**Et donc que sera son futur ?**

Un axe serait créé entre la capitale jurassienne, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, grâce au TRANSRUN, offrant une variante au parcours classique CFF par Bienne. Des trains accélérés au départ de Delémont sont envisagés, comme une cadence à la demi-heure dès Saignelégier, sur La Tchaux. Du côté de l'Ajoie et Bonfol, notre idée est de dépasser la Gare de Porrentruy tant côté Delémont que Delle ou Belfort, pourquoi pas pour le trafic régional, les CFF exploiteraient alors les trains accélérés, ceci dans la mise en place d'un réseau express régional, RER Jura.

**Les CFF souhaitent faire circuler les trains directs de la ligne du pied du Jura, Bâle-Genève via Olten plutôt que via Delémont, ceci remettrait-il en question l'objectif du 3<sup>e</sup> rail entre Glovelier et Delémont ?**

Absolument pas. Au contraire, si cette idée de dégrader la liaison Bienne-Bâle via Delémont se réalisait, les CJ devraient d'autant plus lutter contre leur isolement, le 3<sup>e</sup> rail évitera encore une nouvelle rupture de charge (changement). L'option CFF n'est pas encore d'actualité. (ndlr : pour signer la pétition de soutien à la ligne du pied du Jura : [www.liaisondirecte.ch](http://www.liaisondirecte.ch))

**Que reste-il à faire, en termes de voyageurs et d'investissements ?**

Ce qui nous tient à présent à cœur est de gagner en efficacité pour capter davantage de pendulaires, source de recettes à long terme. En complément des 4 rames Stalder inaugurées en 2001, les CJ ont déjà programmé l'arrivée d'un nouveau parc de véhicules ferroviaires. Mais aussi, la planification de lourds travaux continue, comme à présent à Glovelier (7 millions de francs), la transformation de la gare du Noirmont pour 20 millions de francs, ou encore la traversée en site propre de La Chaux-de-Fonds. Des projets, 2013-2016, pour 40 millions de francs.

**Quelques beaux souvenirs à évoquer du règne Bregnard ?**

En 2008 et comme point d'orgue, l'assemblée générale de l'Union des Transports Publics s'est déroulée sur deux jours à Saignelégier, plaçant cette cité et le Canton lui-même sur une grande visibilité et une praticabilité des transports publics pour plus de 400 invités. Même venant de la lointaine Suisse orientale, chaque participant est arrivé à l'heure et en train au rendez-vous. L'assemblée romande VPT à Saignelégier avec soutien public du SEV en faveur du 3<sup>e</sup> rail fut un

moment fort pour moi et les CJ. Et ajoute : « Durant mon mandat, j'ai travaillé main dans la main avec des collaborateurs motivés. Sans leur engagement, l'entreprise n'aurait jamais atteint un tel développement ».

**Que souhaitez-vous de mieux à votre successeur M. Frédéric Bolliger ?**

De réussir l'assainissement de la caisse de pensions. Le renflouement de la caisse de pensions et la baisse du rendement sur les capitaux est une lourde épreuve, déjà en marche, entre la direction et le personnel, avec le soutien syndical d'ailleurs.

**La suite... une retraite, plutôt calme ou active ?**

Au niveau national, je reste membre de la task force fédérale pour l'assainissement des passages à niveau. Je reste aussi à disposition de la communauté, ma commune de Boncourt, mon Canton. A la famille, aux loisirs et activités sportives, s'ajouteront dès l'automne quelques cours que je donnerai en post grade dans le domaine de la politique des transports à l'école d'ingénieurs de Fribourg.

Un bon début. Bon vent Mister Professeur !

Jean-François Milani



” Bien entendu, nous comprenons le côté exceptionnel de cette situation. Espérons que les entreprises apprécient la flexibilité de leur personnel et sauront faire preuve de reconnaissance à la prochaine occasion. “

Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV

Reportage sur la ligne du Gothard où les cheminots s'emploient à atténuer les désagréments provoqués par l'éboulement qui a provoqué l'interruption de la ligne ferroviaire

## Extraordinairement normal

*Suite à un éboulement, la ligne ferroviaire du Gothard a subi d'importants dégâts. Le trafic est interrompu durant un mois, peut-être plus. Malgré tout, les usagers des transports publics ne sont pas privés de la colonne vertébrale qui irrigue le réseau ferroviaire tessinois. Les correspondances entre les trains et les bus de remplacement fonctionnent à merveille - grâce à l'engagement des cheminots - comme nous avons pu le vérifier sur le terrain.*

A Bellinzone, un ICN en provenance de Chiasso déverse sur le quai 1 quelques centaines de personnes, des valises, des poussettes et tutti quanti. Quelques minutes plus tard, suite aux annonces diffusées par les haut-parleurs, tout le monde monte sur l'Interregio quelques minutes après l'horaire prévu de 13.06. Sur le train, deux jeunes contrôleuses comptent les voyageurs, tandis que le haut-parleur répète les informations déjà données en gare de Bel-

linzone : interruption de trafic, le train circule jusqu'à Göschenen, ensuite transbordement sur les bus navettes. Des voyageurs demandent quelques informations complémentaires aux deux contrôleuses, d'autres (peu nombreux) se plaignent mais rien de particulier à signaler.

### En bus de Göschenen à Flüelen

Emilio Grassi, assistant régional des agents de train, nous explique comment les tours de service des contrôleurs ont

été modifiés suite à cette interruption de trafic. Le personnel tessinois accompagne les trains jusqu'à Göschenen où là il prête main forte aux voyageurs qui doivent transborder dans des bus qui vont jusqu'à Flüelen, ensuite ces mêmes agents accompagnent les mêmes trains qui retournent vers le sud. Au nord de Flüelen, c'est l'inverse qui se passe, les agents en provenance du nord retournent direction nord.

Göschenen. Tout le monde descend ! La gare

n'est évidemment pas dimensionnée pour accueillir autant de monde, notamment avec ses escaliers raides qui ont été équipés pour la circonstance de rampes métalliques pour les poussettes et les trolleys, ce qui provoque des bouchons. Mais avec l'aide du personnel des CFF venu en renfort, tout se passe dans l'ordre et de manière somme tout rapide. Douze minutes après l'arrivée du train, le septième bus avec les derniers voyageurs quitte la place de la gare. Le trajet

en bus dure à peine une vingtaine de minutes. Depuis l'autoroute, de l'autre côté de la vallée, l'on aperçoit les traces de l'éboulement. Nous avons une pensée pour notre collègue dont le corps n'a pu être extrait de la boue que trois jours après l'accident et nous n'osons pas imaginer ce qui aurait pu se passer si un train voyageurs passait par là au moment de l'éboulement.

### Travail particulier

A Flüelen, à première vue, la situation paraît un peu plus

### L'INTERRUPTION DE LA LIGNE DU GOTHARD ENTRAÎNE UN PEU PARTOUT DES RÉPERCUSSIONS SUR LE PERSONNEL DES CFF

L'éboulement survenu à Gurtellen (UR) frappe de plein fouet les cheminots. Des mesures d'urgence pour palier à cette situation de crise ont été rapidement prises. En ce qui concerne le trafic voyageurs, il y a la mise en place de bus navettes et de trajets directs Zurich-Lötschberg-Milan, tandis qu'une bonne partie du trafic marchandises est détourné par l'axe du Lötschberg-Simplon. Cependant ces mesures de remplacement entraînent des conséquences parfois difficiles pour le personnel : il y a des teams complets qui se retrouvent sans travail, mais il y a aussi de nombreux cheminots qui ont dû rapidement changer de lieu de service et se mettre à effectuer des tâches totalement nouvelles, ce qui n'est pas toujours évident.

Comme le souligne Ruedi Büchi, chef de production chez CFF Cargo, en répondant aux questions posées par *contact.sev*, 14 mécaniciens de locomotive ont été déplacés à Brigue parce que de nombreux trains sont détournés par le Simplon. La division Voyageurs a aussi prêté main forte par le biais de 9 cheminots (comme à Flüelen, lire le reportage ci-contre). Mais ceux qui pâtissent le plus de cette interruption forcée, ce sont les 360

cheminots restés sans travail à Goldau, Erstfeld, Bellinzone et Chiasso. Au nord du Gothard ce sont surtout des mécaniciens, au sud des agents de la manœuvre à cause du manque de trafic interne. La plupart d'entre eux n'ont pas d'heures supplémentaires à reprendre, en devant rester à la maison ils perdent des jours entiers de travail. Certains peuvent profiter de ce break forcé pour suivre des cours de perfectionnement, mais leur nombre est bien entendu restreint.

Si le trafic reprendra le 2 juillet comme cela a été annoncé suite au dynamitage réussi de lundi, les cheminots qui sont aujourd'hui au repos forcé recommenceront leur travail. Ruedi Büchi ne pense pas qu'ils réussiront à rattraper toutes leurs heures d'ici la fin de l'année ; ils pourront transférer un solde de 30 heures sur 2013 (conformément à l'art. 69 de la CCT CFF Cargo). Ce qui revient à dire que le nombre d'heures de travail non effectuées supérieur à 30 seront perdues pour les CFF. Comme le souligne encore Ruedi Büchi, sur la plupart des lieux de service les cheminots ont pu travailler normalement voire même faire des heures supplémentaires.

pan./AC



Kurt Rickenbacher aide les voyageurs à décharger les bagages du bus.



# DOSSIER



Qu'est-ce qui a fonctionné et qu'est-ce qu'il faudrait améliorer ? De gauche à droite : Diego Eberli, Kurt Rickenbacher, Karl Schindler, Alex Lorenz et Patrick Padlina.

confuse, mais en peu de temps les choses rentrent dans l'ordre et tout le monde se dirige vers le passage sous voie pour monter dans l'Interregio qui est en attente sur le quai 3. A l'arrivée des bus, une équipe de cheminots est présente. Parmi eux, l'on aperçoit un gilet orange de la LPV porté par un collègue occupé à sortir les bagages de tous les bus.

Kurt Rickenbacher est mécanicien Cargo à Erstfeld, mais l'interruption de la ligne l'a laissé momentanément sans travail. Il a donc accueilli avec plaisir le coup de fil de son répartiteur qui lui a demandé s'il était disponible pour aider les voyageurs à Flüelen. « J'ai pris le gilet le plus propre que j'avais. Je l'ai utilisé qu'une seule fois pour une manifestation du SEV à Berne. L'idée de me rendre utile m'a plu, surtout que nous faisons un travail totalement différent. Je suis en contact avec énormément de gens et il faut se débrouiller en plusieurs langues. Certes je n'ai pas l'habitude de ce genre de travail, mais l'activité ici est très intense. Peu de voyageurs se plaignent, mais ils sont nombreux ceux qui nous remercient pour le service qu'on leur rend. »

Entretemps, tous les voyageurs qui sont arrivés dans les 7 bus en gare de Flüelen sont montés sur l'Interregio et le train part avec seulement 7 minutes de retard sur l'horaire. Pour les voyageurs qui sont partis avec l'Interregio de 13.06 de Bellinzone, le train est pratiquement dans les temps.

« C'est un joli exploit », commente satisfait Patrick Padlina, chef de train principal à Berne, venu prêter main forte dans l'assistance aux clients. Après un bref briefing avec ses collègues et voilà qu'un nouveau train arrive, mais cette fois-ci il arrive du nord, il y a deux groupes et

de nombreuses familles. Toute l'équipe d'aide à la clientèle se remet au travail avec ordre et efficacité mais aussi avec une pointe d'humour.

Le personnel CFF démontre un fois de plus sa disponibilité, ses compétences et sa flexibilité. Extraordinaire normalité !

#### Un système valable

Cette manière de résoudre un problème confirme une fois de plus la vitalité du système suisse de transports publics. Un système qui permet sans trop de difficultés de s'adapter à des situations d'urgence. Par contre, si l'on veut aller à Milan depuis Chiasso, il n'y a pas besoin d'une interruption de trafic pour compliquer les choses. Le transbordement et la circulation irrégulière au sud de Chiasso font qu'il est très difficile d'attraper les correspondances. Le hic c'est si les correspondances ne jouent pas et que l'on n'arrive pas à

monter sur le bon train, le titre de transport n'est pas valable. « Nous avons davantage de problèmes à Chiasso que sur le Gothard », nous

confirme-t-on au guichet de Bellinzone. Même celles-ci, mais dans un autre sens, ce sont des histoires normales.

Pietro Gianolli/AC

## UN DEUXIÈME TUNNEL ROUTIER SOUS LE GOTHARD ? UNE CONTRADICTION !

D'ici la fin du mois, le Conseil fédéral devrait publier sa position sur un possible doublement du tunnel routier du Gothard.

Les récentes déclarations sur le sujet du ministre de l'économie Schneider-Amman ont ragailardi les partisans du doublement du tunnel routier qui ne tiennent plus en place et ne ratent pas une occasion pour relancer leur projet. Cette fois-ci ils n'y vont pas de main morte. Ainsi, même cet éboulement est utilisé comme prétexte pour relancer l'idée de doubler le tunnel routier du Gothard. Pourtant, personne n'est en mesure d'en prouver le besoin,

car tout le monde affirme que doubler le tunnel ne signifie pas vouloir augmenter la capacité... Mais alors, comment le tunnel supplémentaire pourrait contribuer à diminuer le nombre de poids lourds provoqué par une interruption de la ligne ferroviaire ?

Si jamais, le tunnel qu'il nous faut est de nature bien différente, dès 2016 il réduira drastiquement les voies d'accès à travers les régions alpines, toujours plus surchargées de camions. Il s'agira alors d'utiliser au mieux le transfert de la route au rail.

gi



Bonnes et mauvaises conséquences de l'interruption de la ligne du Gothard

## Signaux de reprise à la gare de triage de Chiasso

Des trains qui ont été détournés sur la ligne du Simplon reviennent à Chiasso via l'Italie.

« On vit un peu au jour le jour. La semaine passée, nous avons travaillé avec deux équipes d'agents de la manœuvre avec deux tours de service journaliers. Maintenant nous travaillons avec trois équipes par jour à cause du fait que nous recevons des trains en provenance de la ligne du Simplon. Nous les trions ici avant que les wagons repartent en Italie », nous raconte Ettore Garrobio, chef de gare adjoint de la gare de triage de Chiasso. « Après avoir rencontré quelques difficultés avec les douanes, nous avons réussi à faire acheminer les trains ici à Chiasso pour les opérations de triage. Il s'agit de wagons isolés de chez SBB Cargo Italy ou de chez Nord Cargo. Nous sommes satisfaits de pouvoir prêter main forte grâce à nos installations. Nous pouvons compter sur la disponibilité de tous les collègues qui acceptent de

travailler même le dimanche pour trier ces trains car nous ne pouvons pas circuler de nuit à cause des travaux d'entretien qui sont actuellement effectués sur la ligne de Milan. De temps à autre nos jours de congé sont modifiés. Mais nous savons très bien pourquoi. Avec cette interruption de la ligne du Gothard, il s'agit de cas de force majeure », commente Giuseppe Lupica, mécanicien de manœuvre, qui ajoute « quelques uns d'entre nous, sont allés aider les voyageurs qui doivent transborder dans les bus à Göschenen et Flüelen. On verra comment toutes ces heures seront comptabilisées, mais je ne crois pas qu'il y aura des problèmes ».

### Gestion difficile

La situation de Chiasso apparaît comme un concentré de la situation que connaît actuellement le réseau ferroviaire européen. Réseau passablement affaibli par les nombreux travaux d'entretien qui ont lieu ou qui sont prévus sur les lignes qui traversent les Alpes. Les opérateurs ferroviaires ont de la peine à trouver des sillons li-



Giuseppe Lupica: de temps en temps on nous annonce un changement de programme. Nous comprenons qu'il s'agit de cas de force majeure...

bres sur d'autres lignes, voire à pouvoir disposer de locomotives et de mécaniciens ayant le droit de circuler sur d'autres réseaux, etc. Pour preuve, le communiqué du 13 juin des filiales cargo des CFF et du BLS ainsi que de Ralpin et de Hupac, communiqué qui dénonce l'absence dramatique d'une structure à même de pouvoir coordonner en cas de problèmes le trafic ferroviaire à travers les Alpes. Peut-être que l'éboulement de Gurtellen servira à faire réfléchir qui de

droit sur la libéralisation du rail, qui tente d'imiter le système libéral routier, en oubliant cependant que pour changer de trajet un train ne peut pas simplement mettre le clignoteur et tourner à gauche ou à droite.

Tant mieux si on réussit à tirer les leçons de cette situation. Espérons que cette interruption ne dure pas très longtemps afin qu'elle n'annule pas des années d'effort pour transférer le trafic de la route au rail.

Pietro Gianolli/AC

### RÉPERCUSSIONS AUSSI CHEZ ELVETINO

L'éboulement de Gurtellen a des conséquences sur de nombreux employés des CFF. Certains sont bien entendu plus touchés que d'autres. C'est le cas des employés d'elvetino qui travaillent sur la ligne du Gothard. « Chaque jour, nous avons des tours supprimés ou raccourcis », nous raconte un collègue de Lugano que nous connaissons bien. « Durant le seul mois de juin, je me retrouve avec 55 heures de moins et je n'ose même pas imaginer ce qui pourrait se passer si cette interruption devait durer longtemps. Je comprends la situation, mais ce n'est tout de même pas de notre faute. Pour nos collègues auxiliaires, la situation est dramatique, parce qu'ils sont payés à l'heure, donc pour eux cette interruption provoque une perte sèche de leur salaire. » Le SEV a pris les choses en main, comme nous le confirme la vice-présidente Barbara Spalinger. Notre syndicat est intervenu auprès de la direction d'elvetino pour demander que le personnel ne soit pas le seul à subir toutes les conséquences de cette baisse forcée des prestations. Gi

## LE BLS DEMANDE DE LA FLEXIBILITÉ, LE PERSONNEL DE LA RECONNAISSANCE

L'interruption de la ligne ferroviaire du Gothard provoquée par l'éboulement du 5 juin met à forte contribution aussi le BLS. D'une part, en sa qualité de responsable de l'infrastructure de l'axe Lötschberg - Simplon, il doit mettre à disposition un maximum de sillons possibles pour les trains marchandises qui ne peuvent plus transiter par le Gothard. Il y a habituellement chaque jour entre 80 et 90 trains marchandises qui transitent par le Lötschberg. Suite à l'éboulement de Gurtellen, grâce à l'effort conjoint du BLS et du gestion-

naire de l'infrastructure ferroviaire RFI, il y a chaque jour 50 trains marchandises supplémentaires qui passent le Lötschberg et 70 le week-end. « Il a été possible de planifier cette surcharge de trafic grâce au renvoi à des dates ultérieures de travaux prévus sur la ligne et grâce aussi à l'utilisation des sillons de réserve et à l'optimisation du trafic », explique Hugo Wyler, porte-parole du BLS, tout en précisant que « cela engendre une certaine diminution de la ponctualité de nos trains voyageurs et marchandises ». BLS Cargo doit faire passer le

plus grand nombre possible de trains du Gothard au Lötschberg. Pour Hugo Wyler, il n'y a pas d'autres alternatives ferroviaires possible. Les opérateurs ferroviaires reçoivent un quota de sillons proportionnel à ce qu'elles ont au Gothard. Ainsi, par exemple, BLS Cargo a droit à un quota de 30%, ce qui lui donne droit à 12-22 passages sous le Lötschberg. Cela permet à BLS Cargo d'absorber la quasi-totalité du trafic sous le Gothard qui s'élève à une moyenne journalière de 25 trains. Le BLS compte sur la flexibilité des mécaniciens opérant

habituellement sur la ligne du Gothard et qui sont stationnés à Bellinzzone, Erstfeld et Haltingen. Ils se retrouvent avec un taux d'activité fortement réduit. Certains doivent découper pour pouvoir travailler sur la ligne du Lötschberg-Simplon, d'autres rattrapent leurs heures supplémentaires ou prennent des vacances anticipées. « La situation deviendrait vraiment très difficile à tenir si l'interruption du Gothard va durer plus d'un mois », commente Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV. En plus des 56 mécaniciens de

BLS Cargo, il y a aussi les 14 agents de la manœuvre de Chiasso qui sont directement touchés par cette interruption. Et à la centrale de gestion du trafic de Spiez, la surcharge de travail est très forte. « Bien entendu, nous comprenons le côté exceptionnel de cette situation. Espérons que les entreprises apprécient la flexibilité de leur personnel et sauront faire preuve de reconnaissance à la prochaine occasion », conclut Jérôme Hayoz.

Fi/AC



## Commission féminine

**Samedi 30 juin**  
Bienne-Morat

■ **Commission féminine**  
Croisière sur le lac de Bienne-Morat

Le dîner se fera sur le bateau qui ira à Morat. Départ du bateau 9h45 débarcadère de Bienne. Départ des trains depuis Lausanne 7:45, arrivée à Bienne 8:43. Trajet gare de Bienne-débarcadère à pied, 15 minutes. Dernière inscription: 22 juin car les places sont limitées (15 places). Inscription à Mme Marie-Thérèse Godel, Chemin de la course 82, 2504 Bienne. Tél 032 384 43 81, natel 079 512 13 64.

## Sections

**Judi 28 juin**  
16h à 20h  
Cave GESTL

■ **GESTL**

Notre cave sera ouverte le jeudi 28 juin de 16h à 20h. Nous vous informons que, comme chaque année, notre cave sera fermée au mois de juillet. Nous vous retrouverons au mois d'août, et vous souhaitons d'excellentes vacances.

*Votre comité GESTL*

**Samedi 7 juillet**  
Dès 11h  
Lajoux  
Cabane des pêcheurs

■ **ZPV Bienne**  
Pique-nique

Cabane des pêcheurs: voir plans sur <http://zpvbielbienne.ch/datesavenir/index.html>

Invitation à tout le personnel des trains de Bienne et famille. Que tu sois « FV, RV ou FQ », membre ZPV ou non, viens nous rejoindre au pique-nique. Nos collègues retraités sont également les bienvenus. L'apéro, la cabane et le grill sont mis à disposition par la ZPV. Chacun apporte son repas selon ses goûts. Le soleil est déjà commandé, mais en cas de retard de livraison, le pique-nique aura tout de même lieu, car la cabane est assez grande. (Pour ceux qui sont sans véhicule, nous pouvons trouver une solution) Merci de vous inscrire sur la liste au local ou par mail à [denis.babey@gmail.com](mailto:denis.babey@gmail.com). Pour toutes autres questions : 051 281 50 82 ou 032 481 47 80

**Vendredi 14 septembre**  
Berthoud  
Restaurant  
Schützenhaus  
Wynigenst. 13

■ **Journée de formation sur le thème « Garder un juste équilibre entre travail, loisirs et vie familiale »**

selon la méthode Work-Life Balance

Oratrice : **Diana Bertschi-Graf, formatrice d'adultes**

Trouver le juste équilibre entre travail et loisirs est vital pour la santé et le bien-être. Ce juste milieu dépend toutefois du style de vie et des intérêts de chacun; et les priorités que se fixent les uns diffèrent de celles des autres. La méthode **Work-Life Balance** permet de définir et planifier des actions concrètes.

Les inscriptions sont à faire parvenir d'ici le 30 juin 2012 à : Sous-fédération BAU, case postale 1652, 4600 Olten ou par e-mail : [christian@suter-ch.ch](mailto:christian@suter-ch.ch)

*Commission centrale BAU*

### PRÉAVIS - INFORMATION AUX CADRES CFF

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

**jeudi, 29 novembre 2012, de 11h30 à 13h30**

**Hôtel Ador, Berne, Laupenstrasse 15**

**Exposé (en allemand) sur le thème de la « Conduite durable »**

par Marc Münster, membre de la direction de Sanu future learning sa, Bienne, suivi d'une discussion avec l'orateur (allemand-français), puis d'un apéritif dînatoire.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation. *SEV, VPI, SBV*

## Pensionnés

**Mardi 26 juin**  
Buvette de Prêles

■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura Bernois et de Bienne Romande.**

Sortie n° 6

Contrairement au programme annoncé, le mardi 26 juin 2012 nous nous rendrons à la buvette de Prêles afin de passer l'après-midi ensemble... Espérons que le temps sera de la partie pour que nous puissions jouir du magnifique panorama alpestre. Bienne dép. 13h52, Prêles arr. 14h10 avec un changement à Gléresse. D'avance bien du plaisir et à bientôt.

*Votre serviteur: Jacques*

**Mercredi 4 juillet**

■ **PV Vaud Sortie d'été au lac de Champex**

**Inscription jusqu'au mardi 26 juin,**

par carte postale, adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, en mentionnant nom, prénom, adresse et nombre de personnes, ou par courriel : [jean-pierre@genevay.net](mailto:jean-pierre@genevay.net)

Ceux restés à l'hôtel du Glacier partiront à 15 h 38 avec les bus des TMR qui laisseront monter peu après les marcheurs à l'arrêt de Champex-Le signal.

Le trajet du retour nous verra passer d'un mode de transport à l'autre à Orsières puis à Sembrancher sans attente. A Martigny nous devrons patienter quelques minutes avant l'arrivée de l'IR 1730 sur voie 1, départ à 16 h 51. Le retour à Lausanne est prévu pour 17 h 40.

Une fois encore le prix reste inchangé et s'élève à Fr. 50.- par personne. Le montant sera encaissé durant le trajet. Les membres ayant 80 ans durant l'année et n'ayant pas participé à notre sortie de printemps auront droit à une petite surprise.

Titre de transport : carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination de Champex-Lac.

Notre sortie de printemps sur les flots du lac de Thoune a certainement laissé un bon souvenir aux 85 membres qui y ont participé et voilà que déjà nous vous proposons notre 2<sup>e</sup> sortie de cette année 2012.

Nous vous proposons le programme suivant :

Départ de Lausanne à 10 h 20, depuis la voie 3 avec l'IR 1721. Nous atteindrons Martigny à 11 h 07 non sans avoir, au passage, salué la cascade de Pissevache toujours présente. Après une courte pause, nous repartirons de Martigny à 11 h 35 pour Sembrancher. Là, il faut interrompre les discussions pour prendre place dans un autre train qui nous attend à quelques mètres et après un court trajet nous voilà à Orsières et son ours ! Encore un effort pour prendre place dans un, voire des bus qui nous emmèneront après de nombreux virages à Champex-Lac (altitude 1500 m), il sera environ 12 h 23.

Les derniers mètres jusqu'à l'hôtel-restaurant du Glacier se feront à pied, pas besoin de prendre les souliers de montagne !

Après un verre de Johannisberg du Valais en guise d'apéritif, une salade de saison à la julienne de jambon cru et melon sera servie en préambule au rôti de porc aux champignons des bois, pommes mousseline et méli-mélo de légumes.

Laissez un peu de place pour une mousse glacée fruit de la passion et sauce à la noix de coco, conclusion de ce repas d'altitude.

Bien sûr le vin rouge (Dôle du Valais), l'eau minérale et le café accompagneront ce repas. Ensuite, et en fonction du temps restant à disposition, une courte promenade d'environ 20 à 25 minutes contournant le lac jusqu'à l'arrêt Champex-Le signal aidera à la digestion tout en contemplant les montagnes environnantes.

Dans l'attente de vous rencontrer, recevez mes cordiales salutations.

*Jean-Pierre Genevay*

**Judi 12 juillet**  
Les Rasses-Les Cluds

■ **PV Neuchâtel**

2<sup>e</sup> course annuelle (avec PV Jura):

Les Rasses-Les Cluds. Départ de La Chx-de-Fds à 8h01, arr. Neuchâtel 8h29, départ 8h29. Train Yverdon-Ste Croix-Les Rasses-marche-Les Cluds-dîner au restaurant-marche-Les Rasses-bus-Ste Croix-train-Yverdon-Neuchâtel, départ d'Yverdon 18h04, arr. Neuchâtel 18h22, départ 18h32, arr. Chx-de-Fds 18h59. Inscriptions jusqu'au lundi soir 9 juillet auprès de Lucien Mouttet 032 422 57 73 ou Roland Charmillot 032 435 58 84.

■ Sous-fédération TS

## ÖBB et CFF: défis similaires



Qu'importe le matériel roulant et les chemins de fer, les défis sont toujours les mêmes. L'optimisation des locaux, l'augmentation de la productivité, la gestion de l'entretien efficace, les processus d'attente ainsi que la disponibilité des véhicules sont un souci quotidien, également au service technique d'ÖBB.

Le séminaire TS a eu lieu cette année du 29 mai au 1<sup>er</sup> juin à Vienne. Le président central TS Werner Schwarzer, le vice-président de la CoPe P Roger Derungs et le président de la Cope Surface centre de réparations Zurich Altstetten Ferdinand Isler ont répondu

à l'invitation d'Alois Fritzenwaller, président TS du Conseil d'entreprise ÖBB.

### La gare technique

Le programme bien chargé a débuté par une visite des ateliers les plus modernes, à Vienne Matzleinsdorf. Dans cette halle multi-fonctions de 15'000 m<sup>2</sup>, il y a 5 voies qui traversent tout du long et plusieurs points pour l'entretien des locomotives et des wagons. Il y a également des installations en-dessous du sol. Matzleinsdorf est la gare technique numéro 1 en Autriche. L'équipe suisse a également visité l'atelier Jedlersdorf, les ateliers Floridsdorf et l'atelier d'amélioration des wagons marchandises Kledering.

Après ces visites a eu lieu un échange intensif avec le responsable des services techniques d'ÖBB, l'ingénieur

Engelbert Mayer. Il s'est vite avéré qu'ÖBB avait les mêmes défis à relever que nous. Les évolutions techniques dans l'entretien des véhicules exigent des formations et formations continues du personnel et demandent de gros investissements du côté des infrastructures. Parallèlement, les coûts de production devraient être les plus bas possibles, car les entreprises de construction des véhicules se livrent la guerre des prix.

Malgré ces défis importants, nous sommes tous d'accord sur le fait que les métiers dans l'entretien des véhicules sont passionnants et ont de l'avenir. Puisque les besoins en mobilité augmentent. Les études le prouvent. C'est bien pour ça que le soutien politique est important.

*Communiqué SEV-TS/Hes*

■ ZPV Biel/Bienne. Assemblée générale du 30 mai

## Bonne ambiance à la ZPV Bienne

L'assemblée s'est bien déroulée, les discussions ont été fournies et l'ambiance était excellente.

Je vous remercie tous pour votre soutien, et tout particulièrement nos 2 collègues retraités, « Jacky et Sigou » qui sont venus nous encourager.

Je remercie aussi Pascal Prince pour son excellente présentation sur les points chauds en cours à la COPE.

Après le rapport de section, qui a été accepté à l'unanimité, notre vice-président, Raphaël Frydig, nous lit la démission du comité de la collègue Carmen Schmid que je remercie encore beaucoup pour son dévouement au sein de la ZPV Bienne, nous lui souhaitons plein succès dans ces nouvelles tâches à Berne. Sa remplaçante pour FV, Angela Profico a été élue unanimement par l'assemblée, ainsi que Marthe Charmillot en qualité de membre du comité et de la commission des roulements pour le personnel des relevés

de fréquence. Félicitations à toutes les deux et merci de votre engagement pour les collègues, je me réjouis de travailler à vos côtés.

Après la présentation des comptes par notre caissier, Sébastien Kocher, lecture nous a été faite du rapport de la commission de gestion par René Gisiger. Les comptes 2011 sont acceptés unanimement avec remerciements au caissier qui fait toujours un excellent travail.

Nous félicitons encore la collègue Silvia Probst pour sa retraite que nous lui souhaitons excellente, et Denis Besire pour sa nomination en qualité de CRP à Bienne.

Nous terminons l'assemblée par différentes informations, surtout celle concernant la demande des CFF de renégocier les BAR cette année. La ZPV devra se battre pour conserver des acquis que nos prédécesseurs ont obtenus difficilement.

Après la fin de la séance, le verre de l'amitié a été servi et les discussions ont continué dans la joie et la bonne humeur.

*Denis Babey*

## A Gérard Morand

Salut Gégé !

Gégé : c'est comme ça que nous avions l'habitude de t'appeler.

Quel plaisir de t'avoir connu et d'avoir passé toutes ces années à tes côtés, durant lesquelles nous n'avons cessé de t'apprécier. Tu étais toujours à l'écoute de tes collègues et toujours le premier à aider un collègue en difficulté.

Tu aimais la nature, le vélo, la course, mais par-dessus tout, tu aimais te retrouver dans ton cabanon où nous venions faire des grillades et refaire le monde...

Puis un jour, la maladie a surgi et tu t'es battu comme un lion. Malheureusement, elle a eu raison de toi.

Tu vas tellement nous manquer, Gégé. Ton sourire,



ta gentillesse, nos sorties et tout le reste qui faisaient de toi un bon type, un excellent mari et un super papa. Mais tout cela ne va pas disparaître, mais va continuer à nous accompagner et rester dans nos mémoires pendant que nous continuerons notre chemin.

Ceci, Gégé, n'est pas un adieu, mais juste un au revoir.

*Tes collègues et amis*

### DÉCÈS

**Ernest Destraz**, maître artisan retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 8 juin dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Georges Jörg**, mécanicien de manœuvre pensionné, décédé le 6 juin dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Fritz Kneuss**, chef conducteur, Bonfol; décédé le 27 mai dans sa 95<sup>e</sup> année. VPT du Jura.

**Marguerite Kohler**, veuve d'Emile, Courrendlin; décédée le 5 juin dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Jura.

**Germaine Morel**, veuve de Germain, Romont; décédée le 7 juin dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Hermann Wälti**, aiguilleur retraité, Port; décédé le 10 mai dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.

**Daniel Wuersten**, assistant de vente retraité, Pully; décédé le 1<sup>er</sup> juin dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Vaud.

## Avis de décès

La section SBV Ouest a la grande tristesse d'annoncer le décès de notre collègue et ami

### Gérard Morand

survenu le 14 mai dans sa 52<sup>e</sup> année, après une cruelle et injuste maladie.

Unanimement apprécié par ses collègues pour sa gentillesse, sa disponibilité et sa bonne humeur, Gérard laisse un grand vide auprès de tous ses collègues.

Nous adressons nos sincères condoléances à sa femme, ses enfants et à sa famille et sommes en pensée avec eux.

*SBV Ouest : le comité*



■ PV Vaud. Assemblée des membres du 31 mai 2012

## Beau temps, sujets très intéressants, *contact.sev* pas mis au courant = petite fréquentation !

Après la traditionnelle ouverture en musique par les Cuivres du Talent, notre vice-président Jean-Pierre Genevay ouvre l'assemblée. Six membres ont pris la peine de s'excuser ; notre président Daniel, en vacances est également excusé. La petite chambre de membres s'explique par les faits mentionnés en titre, spécialement le fait de l'oubli de publier la tenue de ce rendez-vous dans notre journal syndical.

Le soussigné donne lecture du procès-verbal de la dernière assemblée qui est accepté par des applaudissements nourris.

La parole est ensuite donnée à notre oratrice du jour, Mme Stéphanie Favre, responsable de la protection juridique Coop pour la Suisse romande. Par une présentation claire, clichés à l'appui, Mme Favre nous présente l'essentiel de ce qu'est la protection juridique et surtout en quoi elle nous est utile. **Pour tout renseignement ultérieur, elle se tient à disposition ; les membres intéressés peuvent s'adresser au vice-président Jean-Pierre Genevay ou au secrétaire Albert Blondel.**

Après un intermède musical et une courte pause, notre vice-président nous présente les affaires syndicales en cours.

L'octroi des facilités FVP est en constante détérioration ; les besoins des retraités doivent être absolument pris en compte lors des futures négociations avec l'UTP. Quelques exemples illustrent particulièrement cette détérioration :

- ¼ de prix supprimé et remplacé par l'offre de l'abonnement demi-tarif soit plus que le 50% sur les prix pratiqués pour le public ;
- En 2001, l'AG-FVP Senior

1<sup>re</sup> classe coûtait Fr. 1050.-, dès 2013 le même abonnement coûtera Fr. 2250.-, soit une augmentation de 114,29% ;

- Les cartes multijours par 6 ont passé de Fr. 66.- à Fr. 178.- une augmentation de 170 %, ceci en 12 ans. Toutes les autres offres FVP ont subi le même sort ;

- Les négociations de 2007, avec Peter Vollmer, directeur de l'UTP, ont eu lieu sous une mauvaise étoile. Deux représentants de la PV ont participé aux négociations aux côtés du président SEV d'alors Pierre-Alain Gentil, décédé entre-temps. Les partenaires sociaux et l'UTP ont oublié à l'époque de reprendre des dispositions importantes de l'ancien concept FVP dans la nouvelle convention. Des erreurs fatales ont alors été commises, erreurs que nous allons payer encore longtemps ;

- Nos revendications récentes, bien défendues par Hans Heule du CC PV, ont pratiquement toutes été rejetées ; il s'agissait de procéder aux augmentations de prix au 1<sup>er</sup> janvier et non au changement d'horaire, de pouvoir payer les AG au guichet avec des chèques REKA, d'obtenir 50% de rabais sur les abonnements tram/bus des communautés tarifaires. Seul succès : l'AG-FVP Senior peut être obtenu en cas de retraite anticipée ;

- Nous ne pouvons pas attendre grand-chose de la part de l'UTP ; elle ne nous reconnaît pas comme partenaire direct de négociations ;

- Notre objectif reste d'obtenir à nouveau les cartes multijours par 6.

Conclusion : la distribution des titres de transport FVP est devenue une affaire commerciale et s'est développée comme un marché intéressant pour les CFF.

A côté des facilités de voyage, le SEV s'occupe avant tout des gigantesques problèmes de la caisse de pensions ; il semble que le SEV soit le seul partenaire qui défende les pensionnés CFF, Transfair ne faisant rien si ce n'est que participer aux séances. A l'oc-

cas de l'Assemblée des délégués, notre président central Ricardo Loretan, évoque l'évolution réjouissante du taux de couverture de la caisse de pensions qui se situe à environ 99%. Le 4 mai, la présidente de la confédération, Evelyne Widmer-Schlumpf a eu un entretien avec les syndicats du personnel fédéral au sujet des mesures salariales 2012. Une compensation exceptionnelle du renchérissement sur les rentes était au menu des discussions. Suite aux changements qui vont intervenir à la PUBLICA, il ne faut pas songer à l'heure actuelle à une compensation du renchérissement. Seule leur d'espoir pour nous : la communauté de négociations de la Confédération maintient au moins la revendication d'un montant forfaitaire de Fr. 1000.- pour les pensionnés.

Sur la votation consultative concernant l'augmentation de la cotisation SEV, une

grande majorité dit non aux trois modules ; PV Luzern accepte le module 3, PV Uri les modules 1 et 3, PV Genève le module 1, PV Vaud les modules 1,2 et 3. Le comité central rejette une augmentation de la cotisation SEV avec une grande majorité.

### Mise en réseau des organisations de pensionnés

La politique sociale n'est pas seulement la défense des droits des retraités dans les caisses de pensions, mais aussi de manière générale le 2<sup>e</sup> pilier, l'AVS et l'AI ; cela concerne aussi les prestations complémentaires qui sont si importantes pour nos membres (droits des personnes âgées dans les caisses maladie et dans les EMS)

### Communications de la FARES et du CSA

Le rapport du Conseil fédéral sur l'avenir du 2<sup>e</sup> pilier est tout sauf encourageant. Le Gouvernement regrette que, selon les prescriptions actuel-

les, les retraités et les retraités ne puissent pas être impliqués dans l'assainissement des caisses de pensions. Joseph Bühler, président de la section PV Bâle, transmettra un argument juridique important pour la réponse de la FARES au rapport du Conseil fédéral. Il espère de plus que l'introduction de l'examen de la constitutionnalité trouvera également une majorité au Conseil des Etats. Cela nous permettrait de nous opposer à la réduction des rentes en cours.

Avant de terminer, Jean-Pierre rappelle encore notre sortie du 4 juillet au Lac Champex.

Après avoir répondu à quelques questions, notre président du jour, qui a maîtrisé de façon irréprochable cette importante et intéressante assemblée, donne congé à notre auditoire.

Le secrétaire  
Albert Blondel

■ USSC Badminton

## Tournoi des nations à Balsthal



Cette année, le tournoi des nations a réuni les équipes de Grande-Bretagne, d'Allemagne, de Belgique et de Suisse à Balsthal.

Les conditions étaient idéales au fitneXX Racket-Center, où

les installations sont très modernes. Les participants ont dormi à l'Hôtel Balsthal. De beaux matchs ont eu lieu. Malheureusement, Klaus de l'équipe du VDES s'est blessé au tendon d'Achille et a dû être remplacé par le coach. C'est finalement l'équipe britannique qui a remporté le

tournoi. Parallèlement au tournoi bien sûr, il y a eu de bons contacts entre les participants. Classement final: 1. Grande-Bretagne, 2. Allemagne, 3. Belgique, 4. Suisse. D'autres photos sur [www.svse.ch/Badminton](http://www.svse.ch/Badminton).

Roger Baumann

## COURRIER DES LECTEURS

## Amnistie fiscal-financière européenne

Si l'on examine la situation fiscal-financière de l'Europe, force est de constater, qu'actuellement, notre vieux continent se trouve aux prises avec des difficultés financières d'une telle ampleur, que nul remède, ni aucune autre solution ne sont en mesure de rétablir une situation financière saine (remboursement intégral de la dette de chaque pays et, parallèlement, renforcement des recettes fiscales, permettant une gestion optimale des ressources des nations européennes, donc, désormais, sans à avoir recours au moindre emprunt pour couvrir des réalisations et prestations d'ordre public, etc.).

Lorsque la dette de certains pays européens approche les 2000 milliards, il n'est nul besoin de s'afficher expert juridico-financier (un apprenti de commerce de première année le comprendrait), pour se rendre compte que cette situation est comparable à celle d'un cancer inguérissable, de surcroît en phase terminale ; soyons réalistes, malgré la meilleure volonté de chacun et ce durant de nombreuses années, voire de plusieurs décennies, de telles sommes étatiques ne pourront jamais être remboursées ! Si l'on additionne encore à cela l'ensemble des emprunts commerciaux et hypothécaires, ainsi que les divers crédits privés de toutes sortes, parfois grevés par des taux d'intérêts usuriers (qui deviennent de plus en plus difficiles à rembourser en cas de mauvaise conjoncture, entraînant baisses salariales, voire chômage), force est de constater que nous nous trouvons tous sur une colossale poudrière,

prête à exploser et à nous projeter en mille morceaux aux confins de l'Univers... si l'on persiste à utiliser les outils traditionnels de la gouvernance financière juridico-étatique !

C'est la raison pour laquelle, face à ces « Ecuries d'Augias de la finance » de notre continent et suite à une intense réflexion personnelle, il s'avère, qu'à mon avis strictement personnel, la seule et unique solution d'avenir réside dans l'instauration d'une amnistie fiscal-financière européenne, ceci au moyen de l'émission de toute la monnaie nécessaire à la réalisation des objectifs cités ci-dessous, bien évidemment sans l'imposition d'une quelconque mesure d'austérité (pénalisant immédiatement toute croissance future) envers les gouvernements et leurs citoyens, soit :

- le remboursement intégral de la dette de chaque pays (pour la Suisse = dette cumulée Confédération + Cantons + Communes ou 500 milliards en chiffres ronds);
- la garantie de l'amélioration du rendement des recettes fiscales, grâce à la suppression du service de la dette, permettant désormais ainsi à chaque pays de couvrir la totalité de ses frais résultant de la progression, sous toutes ses formes, du pouvoir d'achat et de la qualité de vie en général accordée à chaque citoyen européen quel qu'il soit (priorité absolue à la diminution drastique des impôts et primes d'assurance maladie de base pour les classes modestes et moyennes inférieures, de façon à ce que ces deux niveaux de salariés connaissent enfin une aisance matérielle digne de ce

nom, ceci grâce à l'augmentation de la demande intérieure par la continuité, voire le renforcement de la consommation de biens et de prestations qui en résulte, entraînant de ce fait une amélioration bienvenue des emplois);

- l'instauration d'une TVA à taux différenciés, en fonction de la prestation acquise (nécessités vitales à taux bas – maximum 3% – et objets/services de luxe à taux nettement plus élevés);
- la constitution, par chaque pays, d'un fond de réserve suffisant, afin de palier à tout coup dur conjoncturel et/ou structurel imprévisible (par exemple catastrophe naturelle).

En effet, face à une telle situation déficitaire des finances européennes, nous devons désormais ignorer les contraintes juridiques financières actuelles et « faire marcher intensivement la planche à billets », afin que la totalité du service européen de la dette (authentique frein au développement et pénalisation envers les plus démunis) soit purement et simplement supprimé (puisque remboursé), service aspirant inutilement des quantités considérables de milliards et ce bien évidemment au détriment du pouvoir d'achat, du bien-être et de la qualité de vie légitimes de tous les citoyens. Il va sans dire que la valeur de la monnaie doit être, urbi et orbi, artificiellement maintenue, sans tenir compte, donc indépendamment de quelque marché financier que ce soit. Il en va tout simplement de notre salut !

Michel POUSAZ, Ollon VD



## Parce que ceux qui ont une forte personnalité ont besoin d'une assurance forte.

En tant qu'assurance en ligne, nous nous engageons pour des primes équitables et avantageuses. Chez nous, il n'y a pas de petits caractères et le délai de résiliation d'un mois vous permet d'être toujours flexible. Assurez-vous dès à présent un rabais SEV de 10 % et d'autres avantages sous: [www.smile-direct.ch/sev](http://www.smile-direct.ch/sev)

smile  
direct

Une entreprise de  
Nationale Suisse

L'assurance la plus directe de Suisse.  
[www.smile-direct.ch](http://www.smile-direct.ch)



Jusqu'au 1.8.2012  
Chèques Reka de  
CHF 100.- pour tous  
les nouveaux clients



Angle droit

# Un tendon déchiré: pas un accident

Un collègue se déchire un tendon au travail. Il s'adresse au SEV pour qu'on l'aide à faire reconnaître ses droits auprès de l'assurance nationale d'accidents, qui le lui refuse. Mais sa requête reste vaine.

Notre collègue Hans (nom fictif) soulève, dans le cadre de son travail, un paquet de 10 kilos d'une palette. Il fait un mauvais mouvement et ressent tout à coup une grande douleur à son épaule droite. Malgré des massages à l'aide de pommades, la douleur subsiste. Il dort mal mais continue à travailler. Trois semaines plus tard, il veut saisir quelque chose qui se trouve à la hauteur de sa tête et ressent une douleur intense dans le haut du bras. Il ne peut alors plus bouger le bras. Hans se rend aux urgences, où on lui diagnostique une déchirure du tendon du biceps ainsi qu'une autre blessure. Il est mis en incapacité

de travail à 100%, se rend à la physio et, après environ quatre semaines, il peut reprendre le travail.

## La Suva ne veut pas payer

Ce qui semble être un accident de travail au premier abord n'en est pas un pour la Suva, qui estime qu'il n'y a pas de cause extraordinaire à cet événement, il s'agit pour l'assurance du quotidien de Hans, régulier, habituel. Hans n'a pas été assommé ou quoi que ce soit du genre. Ce qui lui est arrivé est de l'ordre de l'usuel dans son travail, selon la Suva.

Pour Hans cependant, la nature de la blessure fait qu'il y a forcément quelque

chose d'accidentel dans l'histoire, puisqu'un tendon ne se déchire pas par maladie ou par dégénérescence. C'est pour cette raison qu'il s'est adressé à la protection juridique SEV. L'avocat a demandé une révision de la décision à la Suva qui est restée sur sa décision. L'avocat a alors porté plainte auprès du tribunal cantonal.

Le tribunal a jugé qu'on pouvait parler d'accident même s'il manque l'aspect extraordinaire de la tâche lorsque la personne porte un poids de 40 à 50 kilos ou doit soudainement se lever alors qu'elle est en position accroupie, etc. Dans ce genre de cas, le tribunal fédéral reconnaît le potentiel de dommage plus élevé que normal et considère le cas comme un accident.

## La pratique juridique donne raison à la Suva

Hans a renoncé ensuite à un recours auprès du tribunal fédéral, sur conseil de l'avocat du SEV, puisque la pratique donne raison à la Suva. Il n'est pas satisfait du

## QUAND PARLE-T-ON D'ACCIDENT?

Selon l'article 6 alinéa 1 de la loi fédérale sur l'assurance-accidents (LAA), la Suva doit allouer des prestations d'assurances en cas d'accident professionnel, d'accident non professionnel et de maladie.

Selon l'article 4 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales (LPGA), un accident est toute atteinte dommageable, soudaine et involontaire, portée au corps humain par une **cause extérieure extraordinaire** qui compromet la santé physique, mentale ou psychique ou qui entraîne la mort.

Selon un jugement du Tribunal fédéral du 9 juillet 2010, on parle de **cause extérieure extraordinaire** lorsque celle-ci n'entre plus dans le cadre de la vie quotidienne et habituelle.

L'ordonnance de la LAA donne, à l'article 9, alinéa 2, un **catalogue exhaustif des lésions corporelles qui sont assimilées à un accident** même si elles ne sont pas causées par un **facteur extérieur de caractère extraordinaire**, pour autant qu'elles ne soient pas manifestement imputables à une maladie ou à des phénomènes dégénératifs: les fractures, les déboîtements d'articulations, les déchirures du ménisque, les déchirures de muscles, les elongations de muscles, les déchirures de tendons, les lésions de ligaments, les lésions du tympan.

Le Tribunal fédéral a par ailleurs déjà décidé plusieurs fois que ces lésions peuvent aussi consister en un problème de mouvement, comme par exemple passer subitement de la position accroupie à la position debout. Mais le Tribunal fédéral relève que les effets doivent avoir un potentiel de dommage plus élevé que normal pour qu'on reconnaisse l'accident, voir exemples dans le texte.

peu de résultat obtenu mais soutien apporté par le SEV. se déclare très content du *La protection juridique SEV*

## POURQUOI EST-IL SI IMPORTANT QU'UN ACCIDENT SOIT RECONNU?

Lors d'un accident, la Suva prend en charge les frais de soins, paie l'indemnité journalière pour les jours de travail perdus (à l'employeur) et peut aussi décider d'octroyer des rentes en cas de lésions corporelles durables. Si l'accident n'est pas reconnu en tant que tel, la Suva ne peut pas octroyer ces prestations. Et même si la caisse maladie intervient alors, les personnes concernées doivent verser une quote-part ainsi qu'éventuellement une franchise.

## Dépannage à l'entretien chez CFF Infrastructure

# Le SEV reste vigilant

Différentes interprétations et perceptions des procédures de dépannage: ça continue.

Des directives et des règlements qu'on peut interpréter différemment, des managers... Störungsmanager als « Mädchen für alles »: c'est cela que le SEV critiquait à fin 2011. Puis l'organisation a été réglée plus clairement. Sur demande du SEV, il avait également été conclu qu'une discussion sur les expériences faites aurait lieu une année plus tard. Car c'est malheureusement bien connu, tout ce qui est convenu n'est pas forcément mis en place ou

ne peut pas être mis en place comme convenu.

Au SEV, il y a eu pas mal de critiques lors de différentes assemblées. Il y avait en effet des faiblesses dans le système, qui ont été exploitées par les supérieurs hiérarchiques, ceux-ci ayant joué sur la marge d'interprétation.

## Accord sur la suite du processus

A mi-mai, une délégation SEV a rencontré le responsable de l'entretien à l'Infrastructure (I-IH), Christoph Störi, et son équipe. La procédure suivante a été adoptée:

1. Les règlements actuels sur l'organisation des services de piquet I-IH restent valables.

2. Un organe va être formé, avec des représentants de I-IH et du SEV (avec la participation des CoPe). Cet organe analysera la situation actuelle et préparera toutes les propositions de changements.

3. La direction I-IH s'est dite prête à discuter de chaque cas où les règlements n'ont pas été respectés.

Cette procédure est considérée comme adéquate par le SEV et la sous-fédération Travaux. Ce qui est maintenant important, c'est que les personnes concernées nous informent si les règles ne sont pas respectées.

*Urs Huber, responsable du team Infrastructure*

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

## Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58  
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Announces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 5 juillet 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 28 juin à 10 h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 25 juin à 10 h.

De l'Iffigenalp jusqu'aux sources de la Simme, en voyageant sur la ligne MOB Zweisimmen-Lenk, qui vient de fêter ses cent ans

## La force de la nature et de l'eau

Viktor Zbären, de Blumenstein, est chauffeur aux STI. Il nous recommande une balade en amont du Simmental.



Viktor Zbären est responsable recrutement à la VPT STI.

Le point de départ de la balade est l'Iffigenalp, situé à environ 6 km de La Lenk dans une magnifique haute vallée à 1584 mètres d'altitude. Le trajet depuis Berne dure environ 2 heures et quart, avec le train et le bus. On peut partir à 8h39 de Berne, arriver à 9h57 à Zweisimmen, repartir à 10h03, arriver à la Lenk à 10h21, repartir en bus à 10h28 pour arriver à l'Iffigenalp à 10h55. Attention: le bus ne circule que du 9 juin au 21 octobre (horaires voir sous [www.afabus.ch](http://www.afabus.ch)). Il est recommandé de réserver jusqu'à 17h le jour précédent, au 033 673 74 74, ce qui est même obligatoire pour un groupe à partir de 10 personnes.

Si vous voulez faire un brunch à l'auberge d'Iffigenalp, appelez le 033 733 13 33. Vous goûterez ainsi à de délicieux produits laitiers et des viandes de production locale. Et pourrez même y passer la nuit.

### Superbe vue à la clé

Sur les petites routes empruntées par le bus, on retourne en arrière de 600 mètres environ et on prend à droite en direction de Langermatte. Nous arrivons au point culminant du haut plateau, à 1857 mètres, après une heure et quart de montée. La récompense? Une vue magnifique sur le Simmental et sur le Wildstrubel et la Plaine Morte. Celui qui en veut encore plus peut toujours monter jusqu'au Oberlaubhorn en 30 minutes, mais cela rallonge la balade d'une heure.

### Site unique

Depuis Langermatte, on redescend en direction du Rezliberg via l'Alpweiden. Arrivés au Rezliberg, on pourra reprendre des forces au Restaurant Siebenbrunnen, en choisissant par exemple une assiette de fromages (ouvert en été, 033 733 12 86, avec dortoirs).

### Sept sources et une chute d'eau

On peut aussi choisir de pique-niquer 300 mètres plus loin au sud, sur la prairie (des places de feu sont disponibles pour griller). Sept sources d'eau se rejoignent là. « C'est un des plus beaux endroits que je connaisse » explique Viktor Zbären. La nature intacte et



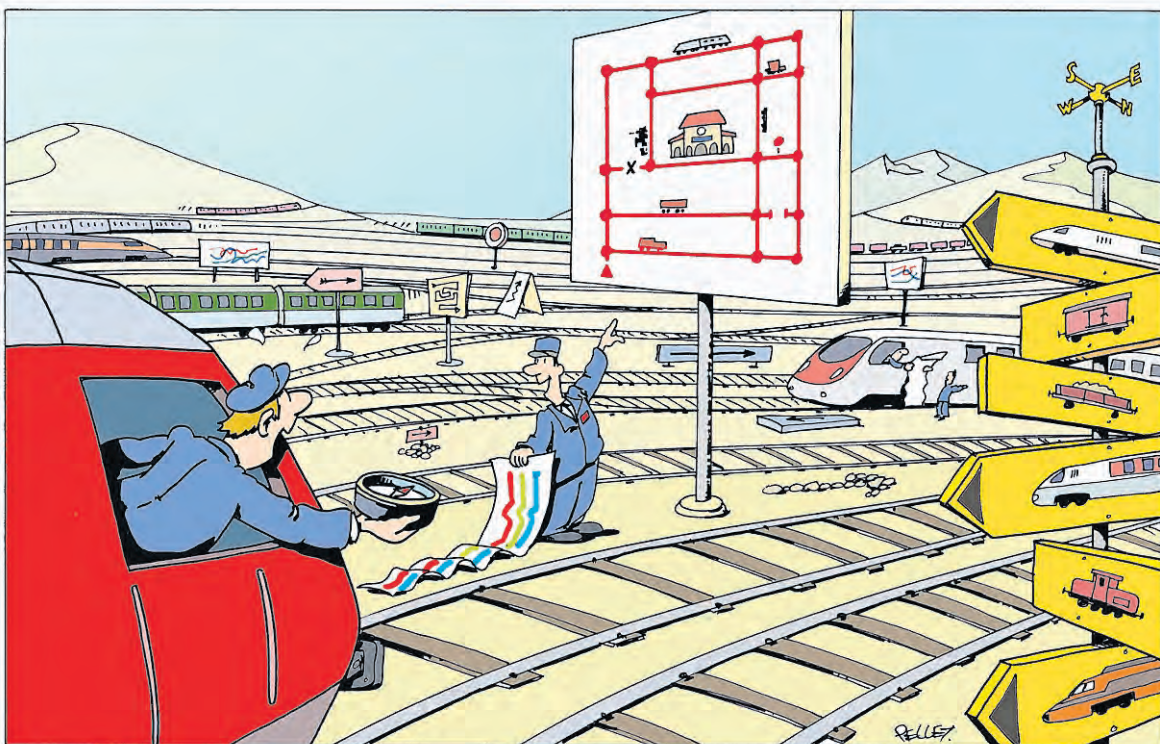
la force incroyable de l'eau l'ont séduit.

Nous suivons ensuite la Simme sur 1,5 km, lorsque celle-ci plonge dans la vallée, le long de falaises hautes de 200 mètres. C'est particulièrement impressionnant lors de la fonte des neiges au printemps. Un point d'observation sûr: le Barbarabrücke. Pour le retour, depuis le Restaurant Simmenfalle, il y

a des bus AFA tous les 20 (dernier départ à 18h20) pour La Lenk (arrivée au 32), avec correspondance pour Zweisimmen. La durée de la balade est de 3 heures et demie. Malgré un chemin assez bon, il est mieux de mettre des chaussures de trekking. Si vous venez de loin, il vaut la peine de dormir à l'Iffigenalp et de se rendre à l'Iffigsee le premier jour.

Fi/Hes

### PELLET PIOCHE: COURSE D'ORIENTATION SUR RAILS



### IL Y A 50 ANS

#### En vue de l'Exposition nationale de 1964

En assurant le transport de la majeure partie de ses visiteurs, les CFF apporteront une forte contribution à l'Exposition nationale de 1964. On sait qu'ils ont entrepris, dans ce but, un vaste programme de travaux qui englobe notamment la construction d'une gare spéciale à Sévelin, la pose d'une troisième voie entre Lausanne et Renens, la modernisation des installations de sécurité de la région lausannoise.(...)

Comment présenter ces chemins de fer de façon plus impressionnante que par la photographie, le film ou le modèle? Il n'existe actuellement pas de moyen plus efficace pour retenir l'attention du visiteur qu'une représentation dans un théâtre « Circarama », méthode inventée et développée par Walt Disney.

Le Cheminot, 22 juin 1962



Transports publics fribourgeois (tpf)

# Vers une nouvelle CCT

La nouvelle CCT tpf devrait enfin offrir des contreparties pour compenser les amplitudes horaires trop longues.

Une septantaine de collègues ont participé à l'assemblée extraordinaire des sections VPT tpf bus « Urbains » et « Régional » qui a eu lieu ce lundi 18 juin à Fribourg. Assemblée durant laquelle le secrétaire syndical Christian Fankhauser et les présidents de sections Jérôme Bonnet (VPT tpf Régional) et Gilbert D'Alessandro (VPT tpf Urbains) ont présenté le bilan intermédiaire des négociations en vue du renouvellement de la convention collective de travail.

## Nettoyage au Kärcher

Christian Fankhauser n'a pas caché que les débuts des négociations ont été très difficiles. Les représentants de la direction ont voulu – sous prétexte de moderniser la CCT – remettre en cause un certain nombre d'acquis. « Ils disaient qu'ils voulaient procéder à un toilettage, mais ils ont tenté de faire un nettoyage au Kärcher, notamment en voulant supprimer des indemnités sous prétexte que les employés des tpf coûtent trop cher ce qui rendrait l'entreprise pas assez concurrentielle. Mais pas assez concurrentielle par rapport à qui ? », s'est demandé le secrétaire syndical. Les négociateurs du SEV ne se sont pas laissés intimider par ces manœuvres dilatoires et ils ont tout de même déposé un cahier de revendications. « Nous avons demandé d'entrer en

matière sur une semaine de vacances supplémentaire et sur l'introduction d'une classe salariale supplémentaire pour tous. La direction a dit nient. Par contre, elle accepte de passer de 12 à 14 le nombre de jours de congé pour compenser intégralement le passage de l'horaire hebdomadaire de 40 à 42 heures », a relevé Christian Fankhauser.

## Sus aux amplitudes

Plusieurs voix se sont élevées dans l'assemblée pour dénoncer les journées de travail trop longues chez les conducteurs de bus « Régional ». « Nous commençons à 5 heures du matin et nous finissons à 7 ou 8 heures du soir pour un travail qui effectivement est que de 5 ou 6 heures. Ça ne va plus ! » Christian Fankhauser a dit que ce problème a été mis sur le tapis lors des négociations « et que nous avons obtenu que des bonifications en heures de congé seront accordées pour compenser les tours de service de longue amplitude avec faible minutage ».

## Pas de détériorations

A ce stade des négociations (un prochain round aura lieu mardi 26 juin), l'assemblée générale extraordinaire s'est déclarée satisfaite du résultat intermédiaire. Un participant a parfaitement résumé la situation : « tous nos acquis



Christian Fankhauser a présenté le résultat intermédiaire des négociations de la nouvelle CCT tpf qui devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

ont été maintenus, c'est l'essentiel ; de plus, nous obtenons deux jours de congé compensatoires supplémentaires et les amplitudes horaires trop longues seront indemnisées à défaut d'être réduites. Merci Messieurs les collègues négociateurs ! »

Alberto Cherubini

## VPT TPF RAIL

Pour discuter des problèmes liés à la CCT propres au personnel ferroviaire des tpf, une assemblée extraordinaire de la section VPT tpf « Rail » aura lieu lundi 25 juin à 19 h 45 à l'Hôtel-de-Ville de Bulle.



Gilbert D'Alessandro (à gauche) et Jérôme Bonnet, deux présidents de sections mis sous pression par des négociations difficiles.

## INFO

### Déclaration d'intention pour le développement de la ligne du Simplon

Lundi 18 juin, les cantons de Vaud et du Valais, l'Office fédéral des transports et les CFF ont signé une déclaration d'intention sur le développement de la ligne du Simplon. Ce document fixe les objectifs, établit les phases d'études ainsi qu'une planification prévisionnelle pour la réalisation des aménagements nécessaires. Il précise les modalités du préfinancement par les cantons et assure une vision globale jusqu'à l'horizon 2030-2040.

La ligne du Simplon relie autant les villes du Valais à l'Arc lémanique que le centre de la France aux pôles économiques de l'Italie du nord. Cette infrastructure majeure, qui voit passer quelque 200 trains par jour, doit être améliorée. Elle répondra encore mieux aux besoins des usagers des transports publics de Vaud et du Valais et à la croissance attendue de la mobilité.

Jacques Melly, chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement du Canton du Valais, François Marthaler, chef du Département des infrastructures du Canton de Vaud, Toni Eder, sous-directeur de l'Office fédéral des transports et Philippe Gauderon, chef de la division Infrastructure des CFF ont signé aujourd'hui en gare de Vevey une déclaration d'intention sur le développement de la ligne du Simplon. Ce document offre une vision jusqu'en 2030-2040 sur les mesures souhaitables en matière d'infrastructures. Par cet engagement, les partenaires visent à assurer l'accroissement de la capacité de l'axe du Simplon

en adaptant son gabarit pour les trains à deux étages. Dans le cadre de la première phase de ce développement, les travaux sur la ligne entre Lausanne et Vevey permettront, sur ce tronçon, le passage des rames à deux étages dès décembre 2012. Toute la ligne du Simplon, jusqu'à Brigue, sera ensuite adaptée au gabarit des trains duplex, avec une mise en service dès 2020. Il a toutefois été convenu que les CFF analyseront la possibilité d'avancer ce délai. Les études correspondantes sont en cours avec un financement de la Confédération. Certains aménagements ont d'ailleurs déjà commencé, comme la construction du tunnel de Gobet à Sierre. Dans des étapes ultérieures, des travaux pourraient être entrepris afin d'augmenter les fréquences dans le Chablais/Bas-Valais et de réduire les temps de parcours entre Viège et Lausanne. Le financement anticipé par les cantons de Vaud et du Valais permettra de lancer les études nécessaires en ce qui concerne la question d'un accroissement de la vitesse. Les cantons de Vaud et du Valais, l'OFT et les CFF marquent ainsi leur volonté de trouver sans tarder une solution à la saturation de la ligne. Cette démarche s'ajoute à d'autres projets, tels que la modernisation du nœud ferroviaire de Lausanne ou l'accroissement de capacité en places assises entre Lausanne et Genève. Les parties sont ainsi réunies autour d'une vision globale, offrant à l'axe du Simplon la perspective d'être adapté et intégré dans un réseau ferroviaire conforme aux besoins du XXI<sup>e</sup> siècle. com.



Les trains deux étages pourront bientôt circuler également sur la ligne du Simplon.



Philippe Ballif fait partie du staff des championnats du monde de course d'orientation qui se dérouleront à Lausanne du 14 au 21 juillet

# Un calme qui aime sprinter

Le cheminot sportif vaudois Philippe Ballif a été coureur de demi-fond sur piste avant de devenir champion de courses d'orientation.

Il faut se méfier des eaux calmes. Philippe Ballif, 56 ans, a les apparences d'un homme extrêmement tranquille, mais lorsqu'il s'agit de sport il aime quand ça va vite. « Le sprint c'est ma discipline préférée dans la course d'orientation. J'aime les courses en ville. La plus belle course à laquelle j'ai participé c'est incontestablement celle de Venise. Du

reste je l'ai faite quatre fois. » Actuellement il prépare les championnats du monde de course d'orientation qui auront lieu à Lausanne du 14 au 21 juillet. Il n'y participera pas comme compétiteur, mais comme traceur des épreuves de qualification du sprint. « La Fédération suisse de course d'orientation a voulu organiser ces championnats du monde à Lausanne dans le but de mieux faire connaître ce sport au grand public romand. En Suisse allemande les courses d'orientation sont très fréquentées. » La course d'orientation est un sport aussi bien cérébral que physique, les coureuses et les coureurs sont munis d'une carte topographique spécialement réalisée et doivent atteindre l'arrivée le plus rapidement possible en devant obligatoirement passer par les postes indiqués dans un ordre donné et matérialisés dans le terrain par des balises oranges et blanches.

## Multi champion

Philippe Ballif a commencé sa carrière sportive comme coureur de demi-fond au sein de l'équipe d'athlétisme du Lausanne-Sports. Mais c'était difficile de conjuguer le métier de mécanicien de locomotive avec la pratique d'un sport qui requiert des entraînements réguliers. En 1979, il lit dans *Le Cheminot*, l'ancêtre de *contact.sev*, que les championnats suisses de course d'orientation pour les employés des transports publics se déroulent à Aarau. « Je m'y suis inscrit avec un copain qui faisait partie de la même volée de mécaniciens que moi et qui pratiquait la course à pied. Ni lui ni moi savions ce qu'était vraiment cette discipline sportive.



Philippe Ballif, une force tranquille.

J'avais le souvenir d'avoir participé à des courses de ce genre lorsque j'étais à l'école. Inutile de dire que ni mon copain ni moi sommes revenus d'Aarau avec une médaille. » Par contre Philippe Ballif a contracté ce jour-là le virus de la course d'orientation. Il fait toujours partie de l'équipe nationale de l'Union sportive suisse des transports publics (USSC). « Mon plus beau résultat, je l'ai réalisé il y a deux ans lors des championnats du monde des vétérans 2010 où dans ma catégorie H-50, j'ai terminé à la 10<sup>e</sup> place du sprint sur 360 concurrents ! » Mais il faut tirer les vers du nez de notre tranquille sprinter pour qu'il nous parle de son palmarès : « J'ai remporté le championnat d'Europe cheminots (longue distance) dans la catégorie vétéran en 2003 ».

## Quand la maladie s'en mêle

Côté professionnel, Philippe Ballif travaille depuis 2001

dans un bureau de la place de Lausanne. « Mon rôle est d'analyser toutes les irrégularités qui surviennent dans la conduite des trains - accidents de personnes, collisions, déraillements, etc. - de la division Voyageurs et d'établir un rapport dans le but de comprendre ce qui s'est passé et de prendre des mesures pour éviter que cela se reproduise. Nous sommes deux pour toute la Suisse à effectuer ce travail. Mon collègue lui est stationné à Zurich. A Berne un troisième collègue effectue le même travail mais spécifiquement pour l'unité préparation des trains. Et nous avons un chef qui dirige notre service depuis Berne. » Avant de se lancer dans ce travail de spécialiste RSQ (Risque, Sécurité et Qualité), Philippe Ballif était mécanicien. « Conduire les trains c'était comme beaucoup de mécaniciens la réalisation d'un rêve d'enfant. Mais en octobre 1997, le rêve s'est brisé et j'ai dû arrêter la conduite des trains à cause de mon diabète. Dès que tu prends de l'insuline pour soigner ton diabète, tu ne peux plus conduire de trains pour des questions de sécurité. » Si aujourd'hui encore Philippe Ballif pratique beaucoup de sport (en plus de la course d'orientation, il fait du vélo, de la course à pied, des balades en montagne, du ski de fond et de randonnée) c'est peut-être aussi pour rivaliser avec sa maladie.

Alberto Cherubini

## INFO

### Les moments forts des championnats du monde de course d'orientation

Pour l'instant, 50 pays sont annoncés représentant 250 coureurs (H + F). Quatre dates sont à retenir : le 14 juillet de 16 h à 18 h 15 aura lieu à Lausanne-Ouchy la



www.woc2012.ch

finale du sprint ; le 17 juillet de 12 h à 16 h finale de la moyenne distance à St-Cergue La Giverine ; le 19 juillet de 11 h 30 à 16 h finale de la longue distance au Chalet-à-Gobet au dessus de Lausanne ; le 21 juillet de 11 h 30 à 16 h course relais au Chalet-à-Gobet. En parallèle, se dérouleront les « 5 jours de Suisse », qui réuniront environ 1800 coureurs populaires de tous âges. Programme complet sur [www.woc2012.ch](http://www.woc2012.ch)

## BIO

Philippe Ballif est né le 26 avril 1956 à Lausanne. Il a passé la première partie de son enfance à Perroy près de Rolle où son père était caviste. En 1965 la famille déménage à Aigle. « J'avais 9 ans lorsque je suis arrivé à Aigle. J'y ai effectué toute ma scolarité, je me considère comme un Aiglon ». En 1972 il entame son apprentissage de mécanicien-électricien aux Ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains « et oui, cette année cela fait 40 ans que je travaille aux CFF ! ». Après son école de recrue il se lance dans la formation de mécanicien de locomotive. De 1978 à 1987 il est rattaché au dépôt

de Lausanne puis le 1<sup>er</sup> juin 1987 il intègre le dépôt de St-Maurice et s'installe à Lavey « j'avais envie de retourner vivre dans le Chablais ». Syndiqué au SEV depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1977, il a été la personne de confiance de notre syndicat au sein du groupe des mécaniciens de St-Maurice. Philippe Ballif a siégé durant quatre législatures au conseil communal de Lavey et durant une législature à la municipalité. Il est marié et père de deux fils qui tous deux ont effectué l'apprentissage de cuisinier.

AC