

contact.sev

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

Christiane Brunner

Une syndicaliste hors pair qui vient de quitter le conseil d'administration des CFF.

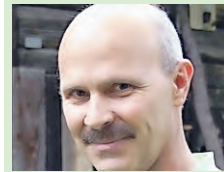


Pages 6-7

BLS: coup de frein à la nouvelle CCT

Au vu de la situation financière, la direction de BLS a demandé aux syndicats de retarder les négociations de la nouvelle convention collective de travail.

Page 14



Kurt Schleiss

Il en avait assez de son sac à dos, il a inventé un système génial de sacoches pour vélos.

Page 20

Les 40 ans d'un billet de train européen

Voyager avec Interrail

Au départ, Interrail avait été créé pour fêter le jubilé de l'Union internationale des chemins de fer - aujourd'hui c'est une success-story : de nombreux jeunes et moins jeunes achètent ce billet qui leur permet de voyager dans pratiquement tous les pays européens.

Cette année l'UIC (Union internationale des chemins de fer) fête ses 90 ans. Elle n'a rien de spécial à fêter contrairement à l'année de ses 50 ans, en 1972, où à l'occasion de ce jubilé elle avait émis un billet de train spécial qui célèbre aujourd'hui ses 40 ans. C'est un anniversaire qui mérite d'être relevé.

Personne n'avait à l'époque imaginé qu'Interrail allait devenir une quasi-institution. Certes, depuis 1972 Interrail a connu des hauts et des bas, mais aujourd'hui ce billet pour l'Europe a grandi et se porte plutôt bien. Au fil des années, Interrail a supprimé les limites d'âge (au départ il fallait avoir moins de 21 ans pour pouvoir l'obtenir) et c'est devenu une sorte d'abonnement général européen attractif, ouvert à tout le monde. Pour un syndicat des employés des transports comme le SEV, Interrail est non seulement une offre très actuelle, mais aussi une source de souvenirs que nous vous proposons de découvrir dans notre dossier en hommage à ce billet de train transfrontalier européen.

pmo

Pages 10 - 11 - 12



En quarante ans les billets Interrail ont changé de format et de prix, mais il continuent à être un formidable moyen pour découvrir l'Europe.

EDITO

GOTHARD, UNE DÉCISION QUI NOUS DÉÇOIT

Suite à la décision prise par le Conseil fédéral de doubler le tunnel routier du Gothard, la surprise vient de la désinvolture avec laquelle la ministre des transports Doris Leuthard justifie ce choix. Il y a encore quelques semaines, la Conseillère fédérale avait affirmé avec tout autant d'assurance que ce deuxième tube n'était pas nécessaire.

Cette décision déçoit celles et ceux qui croient encore au respect de la volonté populaire, elle déçoit aussi celles et ceux qui sont convaincus de la nécessité de transférer les marchandises sur le rail afin de concilier les besoins de l'économie avec la sauvegarde de l'environnement. La fermeture annoncée du tunnel autoroutier pour pouvoir y effectuer des travaux d'entretien aurait été la bonne occasion pour donner une impulsion décisive à cette politique courageuse de transfert, en mettant en place des structures pouvant être à même d'éliminer le transit des poids lourds à travers le tunnel. Mais voilà, le Conseil fédéral a cédé aux pressions des milieux routiers, tout en déclarant que la capacité d'un tunnel à deux tubes ne sera pas supérieure au volume de trafic actuel. Un compromis qui nous laisse perplexes, surtout au vu du peu de fermeté manifesté jusqu'à ce jour dans la mise en oeuvre du transfert des marchandises vers le rail.

Pietro Gianolli,
secrétaire SEV

COTISATIONS SEV

Vendredi 29 juin, le comité SEV a débattu autour du projet d'augmenter les cotisations. La consultation lancée auprès des sections et des sous-fédérations n'a pas soulevé l'enthousiasme de voir les cotisations augmenter. Par contre, le sondage effectué auprès des membres a donné un résultat favorable à une augmentation modérée de la cotisation. Le comité SEV décidera lors de sa séance d'août ce qu'il entendra proposer afin d'équilibrer les comptes de notre syndicat.

Page 2

Projet de fermeture de l'agence CFF à Neuchâtel

Pétition contre l'absurdité



Mercredi 27 juin, une pétition munie de 2300 signatures a été remise au Grand Conseil neuchâtois. Cette pétition demande au législatif cantonal d'intervenir au-

près des CFF pour qu'ils renoncent à leur décision de fermer leur agence en centre ville. La pétition a été lancée par des clients de l'agence, le SEV et l'ATE. Tout le monde trouvant absurde la décision de fermer une agence qui marche bien et qui offre un service de qualité à l'instar de l'agence CFF de Genève et que les CFF veulent également fermer.

Page 19

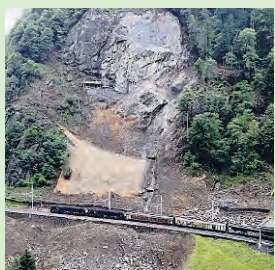
EN VITESSE

SUVA

■ La Suva a réalisé en 2011 un excédent de recettes de 123 millions de francs. Les primes baisseront de nouveau le 1^{er} janvier 2013, en moyenne de 2% dans l'assurance contre les accidents professionnels et de 1% dans l'assurance contre les accidents non professionnels. Par ailleurs, la Suva est pour la première fois en mesure de réduire des fonds de compensation dans l'assurance contre les accidents professionnels. En gros, la moitié des clients paiera moins de primes en 2013. Dans ce contexte, la Branche des chemins de fer et transports (catégorie suva 47f) va profiter d'une baisse de 15% dans l'assurance accidents professionnels.

RÉOUVERTURE DE LA LIGNE DU GOTHARD

■ La ligne du Gothard a réouvert lundi passé 2 juillet: un mois après l'éboulement à Gurtellen (UR), le préjudice financier est estimé entre 10 et 20 millions de francs. C'est d'abord le trafic marchandises qui sera remis en service dans la soirée. Dès mardi matin, les premiers trains voyageurs ont à nouveau sillonné la ligne. Si l'interruption de la ligne ferroviaire du Gothard a eu d'importantes répercussions logistiques, les inconvénients pour les voyageurs ont pu être réduits au minimum. Entre 20 et 25 bus de remplacement ont relié quotidienne-



ment les gares uranaises de Flüelen et Göschenen. Le système a bien fonctionné, affirme Toni Häne, responsable de la gestion du trafic des CFF. Il n'y a pratiquement pas eu de changement de réservation. Quelque 10 000 voyageurs ont emprunté l'axe chaque jour. Par ailleurs, environ 1000 groupes, soit 25 000 personnes, se sont rendues au Sud des Alpes en train.

Le comité SEV a analysé le résultat de la consultation sur le projet d'augmentation des cotisations

La décision sera prise en août

Les sections et les sous-fédérations du SEV ont manifesté peu d'enthousiasme à l'idée d'augmenter les cotisations: il n'y a pas eu de oui clair qui est ressorti de la consultation sur les trois variantes proposées, mais dans l'ensemble la majorité des réponses reconnaissent la nécessité de procéder à une augmentation.

L'automne passé, le comité SEV a soumis à consultation le projet d'augmenter les cotisations des membres de notre syndicat.

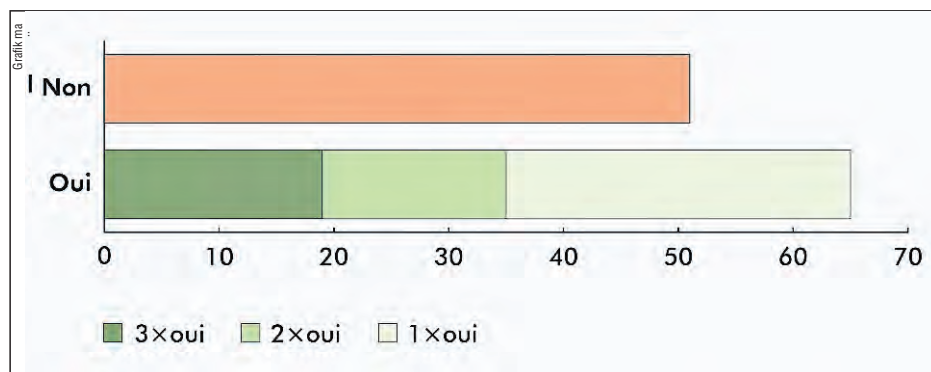
Ce projet comporte trois variantes:

- La première propose que les membres avec un revenu inférieur à 45 000 francs paieraient la moitié de la cotisation. Pour compenser le manque de gain, la cotisation mensuelle SEV serait augmentée de 2 francs.

- La deuxième variante propose de financer une meilleure présence du SEV sur le terrain; pour cela il faudrait augmenter de 1 franc la cotisation mensuelle.

- La troisième variante propose d'augmenter la cotisation de 2 francs par mois sur une période de 5 ans afin de supprimer le déficit structurel du SEV.

Au total, les trois modules proposent une augmentation



Globalement, il y a eu davantage de réponses favorables à une augmentation: 51 ont voté un non sec et net aux trois variantes; 30 ont accepté une variante, 16 ont dit oui à deux variantes et enfin 19 ont voté un oui aux trois variantes.

de la cotisation de 5 francs par mois.

Le paquet a été rejeté

La consultation a duré jusqu'à la fin mai. Le SEV a reçu 116 réponses, le taux de participation s'est élevé à 60%. Le secrétaire général Rolf Rubin a commenté les résultats devant les membres du comité: aucune des trois variantes n'a atteint la majorité, 51% des réponses sont opposées à toute augmentation. Rolf Rubin a toutefois souligné que 65 réponses sur les 116 reçues se déclarent favorables à l'idée d'augmenter les cotisations sur la base d'au minimum une variante; 19 réponses ont été favorables aux trois variantes c'est-à-dire pour une augmentation mensuelle de 5 francs.

Les membres comprennent

Rolf Rubin a évoqué le son-

dage qui a été effectué auprès des membres SEV par l'Institut Link (dont le résultat sera publié dans notre prochain numéro). Le résultat de ce sondage démontre qu'une nette majorité des membres est favorable à une légère augmentation des cotisations. La moyenne des réponses aux divers montants proposés donne pour acceptable CHF 1.35 d'augmentation mensuelle de la cotisation.

Lors de la séance du comité SEV, les avis étaient partagés: une partie des membres estime que le résultat de la consultation n'autorise pas l'augmentation de la cotisation, l'autre partie y est favorable sur la base des avis nuancés émanant de la consultation et des avis favorables des membres qui se sont exprimés à travers le sondage. Le chef des finances SEV Ruedi Hediger a pris pour la dernière fois la parole

devant le comité SEV avant de prendre sa retraite, sur la base de tout ce qui a été dit et de la situation financière du SEV, Ruedi Hediger estime que ce serait raisonnable d'augmenter la cotisation mensuelle de 2 francs.

Voir aussi comment ça se passe chez les autres syndicats

Le comité SEV a décidé de ne rien décider. La majorité de ses membres estime qu'il faut mettre à profit la pause estivale pour analyser les faits et mûrir la réflexion. Lors de sa séance du mois d'août, le comité proposera un projet d'augmentation. Outre les paramètres donnés par les résultats de la consultation et du sondage, il y a aussi lieu de comparer nos cotisations avec celles perçues par les autres syndicats a déclaré le président du SEV Giorgio Tuti.

Peter Moor

COMITÉ EN BREF

- Le comité a pris connaissance des travaux liés à la révision de la loi sur le personnel de la Confédération (LPers). Ce sera important d'analyser les propositions de modifications et de voir quel serait l'impact éventuel sur la CCT CFF.

- Le comité a nommé le nouveau chef-adjoint des finances SEV. Il s'agit

de Sia Lim qui entrera en fonction le 1^{er} octobre prochain. A l'instar du nouveau chef Aroldo Cambi, Sia Lim a travaillé à la Ligue suisse contre le cancer, ce qui facilitera la coopération.

- Le comité a donné son feu vert à la signature de la CCT Tilo (lire page 9). La vice-présidente SEV Barbara Spalinger a relevé que cette convention collective con-

tient de bonnes prestations pour le personnel.

- La section SBV Rapperswil-Glaris a été dissoute. A cause de la centralisation de la gestion du trafic à Zurich-Kloten, de nombreux membres de la section ont dû migrer. Les membres restants de la section Rapperswil-Glaris ont été mutés au sein de la section SBV Zurich.

- Le comité a examiné le recours d'un membre qui s'est vu refuser la Protection juridique professionnelle. Il est soupçonné de s'être servi dans la caisse de son entreprise. La Protection juridique professionnelle lui avait été en un premier temps accordée, le comité la lui a retirée car les soupçons à son encontre s'étaient aggravés. Le comité a rejeté son recours.

Le traitement des recours Toco prend du temps

Les recours sont légitimes

Cela fait trois mois que les CFF ont fait parvenir à leurs collaborateurs leur nouvelle classification suite à l'introduction du nouveau système salarial Toco. Il y a eu beaucoup plus de recours que prévu.

contact.sev: Manuel Avallone, pourquoi y a-t-il eu autant de recours suite à l'introduction de Toco ?

Manuel Avallone: la répartition des échelons de fonctions a été effectuée par les CFF. C'est un fait connu que de nombreux collaborateurs ne sont pas d'accord avec cette répartition. Les employés sont les seuls à pouvoir décider s'ils veulent faire recours ou pas. Le SEV leur offre la protection juridique si, après évaluation, nous estimons que le cas mérite d'être défendu.

Dans quelles situations, le SEV conseille à ses membres de faire recours ?

Lorsque nous estimons aussi que la classification n'a pas été faite correctement et quand – après avoir consulté les parties prenantes et

sur la base de documents reçus – nous sommes en possession de solides arguments pour étayer notre recours. Mais il faut aussi dire que durant ces trois mois nous nous sommes entretenus avec de nombreux collègues qui voulaient faire recours, cependant après avoir analysé leur cas nous leur avons déconseillé d'ouvrir une procédure parce que les CFF les avaient à l'évidence correctement classés.

Est-ce que les CFF ont tiré une leçon de Toco ?

Je pense que oui : grâce aux recours, les CFF se sont rendus compte qu'à de nombreux endroits les critères pour la classification étaient incomplets ou mal définis (ce que nous avons déjà signalé depuis un certain temps) ; maintenant il semble qu'ils aient corrigé le tir. Ce qui ne veut pas dire que tout va bien et qu'on peut désormais leur faire une confiance aveugle.

Y a-t-il encore des domaines où il serait nécessaire de faire des corrections ?

Un bon exemple c'est le domaine des Telecom où les

CFF classent les fonctions sur la base de critères qui ne sont pas clairs. Après les vacances d'été, un groupe de travail (au sein duquel le SEV sera représenté) essaiera de trouver une solution.

Où en sommes nous maintenant par rapport à l'ensemble du processus ?

Avec les CFF, nous avons initialement formé neuf groupes de catégories professionnelles avec lesquelles nous discutons avant d'attribuer les niveaux d'exigence. Nous nous sommes entretenus avec quatre d'entre eux. En raison du nombre élevé de recours, notre travail a pris actuellement du retard, aussi bien du côté des ressources humaines des CFF que chez notre service juridique. A cela il convient d'ajouter que durant la période estivale, entre la mi-juillet et la mi-août on ne pourra pas traiter de nouveaux recours.

Quelle sera la suite ?

Les discussions avec les cinq groupes restants auront lieu après les vacances d'été. Le planning pour la suite des opérations n'a pas encore été fixé. SEV

BARRAUDMÈTRE

Ingvar, ce héros

« T'as vu, un don de 10 millions ! Mais qu'est-ce qu'il est généreux ce Monsieur ! », s'exclame mon adorable grand-mère à l'occasion d'un sympathique repas dominical. Et en plus, cela servira à construire des logements pour les personnes âgées ! Ingvar, ce héros des temps modernes !

Je suis persuadé que la réaction de ma « mémé » n'est pas isolée, loin s'en faut. Il est vrai que l'opération de communication a bien été préparée et très bien couverte par les médias. Info RTS du 1245, du 1930, les radios, les quotidiens, etc. Personne n'a manqué à l'appel. Si seulement on pouvait en dire autant lorsque les syndicats organisent une conférence de presse.



Mieux encore, les journalistes de la TSR affirment qu'avec ce legs, Monsieur Kamprad fait définitivement taire ses contradicteurs. Au risque de les décevoir, je ne vais pas m'abstenir de partager mon point de vue sur cet élan de générosité d'un multimilliardaire. Difficile pour le commun des mortels de réaliser ce que représente un montant d'un milliard. Pour essayer de l'illustrer, prenons le fameux calcul de la hauteur des billets de

CHF 1000.– empilés les uns sur les autres : 1 million = une pile de billets d'environ 10 cm ; 1 milliard correspond à une pile de 100 m. Et oui, mille millions, c'est beaucoup.

Il n'empêche, 10 millions reste une jolie somme. Mais comment mesurer la générosité d'une personne ? A la hauteur du montant ou proportionnellement aux moyens du donateur ? Retenons la seconde option... avec une fortune estimée à 35 milliards, un don de 10 millions correspond à 0,028%.

Moi aussi, j'aimerais être un généreux donateur... voyons si je peux me le permettre car ma commune le vaut bien aussi. J'estime ma fortune, avec les fonds propres de la maison, la voiture, mon épargne y. c. les assurances vie et quelques biens à environ CHF 160 000.–. Multipliés par 0,028%, cela représente la coquette somme de CHF 44.80.

40 balles pour passer dans tous les médias et m'acheter le statut public d'homme généreux. Je vais y réfléchir... bon, faudrait pas oublier que je paie déjà environ 18% d'impôt sur le revenu alors qu'Ingvar ne paie rien, tout au plus un modeste forfait sur les dépenses gardé bien secret.

Si on y réfléchit, le geste d'Ingvar correspond à une miche de pain jetée au peuple affamé par un roi « bienveillant ». Certes, on va prendre ce morceau de pain à défaut de ne rien avoir. Mais on pourrait aussi s'imaginer que l'équité fiscale serait qu'il paie « normalement » ses impôts... J'imagine le nombre de logements pour personnes âgées que l'on pourrait construire... Bref, Ingvar, ce zéro des temps modernes.

Olivier Barraud

LA VISITE DE LA SEMAINE



Hôte international au secrétariat central SEV à Berne : Kjersti Bosdotter, qui a travaillé pour le syndicat suédois IF Metall jusqu'à sa retraite l'automne dernier, a rendu visite à la présidence du SEV. La séance informelle a fourni l'occasion de procéder à des échanges de vues sur l'actualité liée au monde du travail. Kjersti est connue pour être une ardente avocate de la promotion culturelle au sein du mouvement ouvrier. Elle préside la « Sällskap Arbetarnas kulturhistorika » (Société d'histoire et de culture des travailleurs). Sur notre photo, de g. à d. : le président du SEV Giorgio Tuti, le collègue Walter Müller qui a été l'homme de liaison entre la syndicaliste suédoise et le SEV, Kjersti Bosdotter et la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger.

Le TransRUN, un apport original au réseau national

Le peuple neuchâtelois décidera le 23 septembre la construction ou non d'une nouvelle ligne ferroviaire entre les deux plus grandes agglomérations du canton, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La ligne actuelle, conçue pour la vapeur avec le rebroussement de Chambrelin, est devenue un non-sens économique. En plus, elle perturbe à Vauseyon la longitudinale nationale du Pied du Jura. La nouvelle ligne partira en direction de Bienne avant de tourner pour aller par un tunnel en droite ligne directement à la Chaux-de-Fonds. En rampe/pente de près de 50 o/oo... où des rames actuelles Flirt rouleront à 120 km/h. Un record du monde sans doute pour un tel profil. D'où un temps de parcours ramené à 14 minutes avec un arrêt intermédiaire dans le Val de Ruz.

Un projet remarquable, visionnaire, porteur d'un potentiel exceptionnel de dynamisme économique, bien au-delà de la dimension régionale. En effet, l'originalité du projet et les performances prévues assurent des retombées bien supérieures à la moyenne suisse en terme « d'effet réseau ». Cet aspect a-t-il été suffisamment pris en compte dans la répartition des charges d'investissements ?

La facture prévue est de 830 millions de francs (TransRUN seul), dont 352 à la charge de la Confédération, y compris la part CFF de 241 millions. En effet, pour ceux-ci l'affaire est bonne : suppression d'une ligne d'une

trentaine de kilomètres aux coûts d'entretien élevés (il faut refaire tous les tunnels datant de 130 ans) au profit d'une ligne beaucoup plus courte aux coûts d'exploitation très sensiblement inférieurs, sans nouveau matériel roulant. Compte tenu de ces faits, la part CFF semble correcte.

Par contre, celle de la Confédération paraît bien pingre, surtout si on la compare aux contributions consenties au cours des ans à l'agglomération zurichoise, par exemple. Le besoin de rattrapage n'est-il pas aussi un critère qui a sa place au niveau fédéral ?

Pour la première fois pour un projet ferroviaire, le financement PPP (public-privé) a fait l'objet d'une étude approfondie pour le cas du TransRUN. Les conditions paraissent optimales. Le départe-

nt fédéral des finances, l'office fédéral des transports (OFT), le canton, des banques ont collaboré. La conclusion est claire: pour le cas particulier, ce mode de financement n'apporterait aucun avantage. La part de l'investissement, pour laquelle les collectivités publiques peuvent obtenir des taux d'intérêts plus favorables que le privé, est trop importante.



Le TransRUN bénéficie de trois chances. La première, précisément, résulte des taux d'intérêts que les collectivités publiques peuvent obtenir actuellement pour des investissements à long terme. 1,125% pour un emprunt de 30 millions remboursable en 15 ans, cela se trouve sur le marché pour une coopérative d'habitation, par exemple. Alors pour un investissement aussi porteur d'avenir que le TransRUN ? Qui pourrait en plus être combiné à des investissements semblables dans d'autres cantons ? Et alors que certains partis proposent d'investir massivement dans des infrastructures à l'étranger ? Cet aspect des intérêts des emprunts est fondamental : dans le cas du M2 lausanno-vaudois (demi-TransRUN en quelque sorte), les charges pour le canton et les communes ont ainsi été réduites de l'ordre de 20% par rapport au budget accepté en 2002 par le peuple vaudois. Deuxième chance : le président du conseil d'administration du TransRUN est l'ancien directeur de l'OFT, Max Friedli. C'est l'homme qui a mis au point et fait appliquer avec une efficacité remarquable les contrôles hebdomadaires des coûts de tous les grands projets ferroviaires réalisés ces 20 dernières années. Littéralement, la meilleure garantie de la maîtrise des coûts. Troisième chance enfin : la possibilité pour le peuple neuchâtelois, le 23 septembre prochain, de choisir. Soit franchir le pas vers un solide espoir de dynamisme. Soit le repli, le retard voulu par rapport aux autres régions qui se partageront alors, en pleine logique fédérale, les investissements économisés dans le canton de Neuchâtel. Le 23 septembre, le scrutin sera très suivi, aussi à l'extérieur du canton...

Michel Béguelin

Tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard

Le Conseil fédéral renonce à Porta Alpina

Le projet de construction d'une halte ferroviaire dans le tunnel de base du Saint-Gothard sous Sedrun (Porta Alpina) est abandonné pour le moment. Le Conseil fédéral a pris connaissance d'un rapport du DETEC qui explique les raisons de cette décision. Un des principaux motifs de cette renonciation : l'absence d'un projet prêt à approuver et compatible avec l'exploitation ferroviaire

à travers le tunnel. Les espaces déjà aménagés peuvent toutefois servir à d'autres fins touristiques, et la réalisation de Porta Alpina par une génération future reste possible.

Selon une étude des CFF, Porta Alpina pourrait être exploitée moyennant une offre ferroviaire minimale qui n'entraverait guère le trafic prévu à travers le tunnel de base du Saint-Gothard. Mais cette offre restreindrait les ré-

servés de capacité du trafic marchandises. Qui plus est, elle ne serait pas rentable et nécessiterait le soutien du canton des Grisons à raison de 9 millions de francs par année. Dans ces circonstances et vu l'absence d'un projet prêt à être approuvé, le canton des Grisons a suspendu le projet actuel.

Il est cependant possible d'exploiter à des fins touristiques les constructions ache-

vées dans le cadre d'investissements préalables, c.-à-d. les abris souterrains initialement conçus comme salles d'attente. Ce type de projet requiert toutefois une concertation étroite avec les CFF en tant qu'exploitants. Les CFF et le canton des Grisons préparent actuellement une convention visant à régler les droits d'utilisation et les obligations d'entretien des constructions réalisées. En 2005,

les Chambres fédérales avaient alloué une contribution maximale de 7,5 millions de francs pour financer les investissements préalables relatifs à Porta Alpina. En mai 2007, le Conseil fédéral avait décidé de ne se prononcer sur les investissements principaux que lorsque les questions concernant l'exploitation seraient résolues.

com.

Séance d'information de la Fondation de prévoyance professionnelle Profelia

L'équilibre financier reste fragile

A l'instar de la totalité des caisses de pension, Profelia souffre des mauvais rendements de ses capitaux. Mais pour l'heure, aucune mesure d'assainissement supplémentaire n'a été prise.

« Généralement, les institutions de prévoyance ont besoin de rendements avoisinant les 4%. Or cette valeur n'a plus été atteinte ces dix dernières années. Les institutions de prévoyance doivent donc revoir leur financement et des mesures d'assainissement sont bien souvent inévitables pour rétablir l'équilibre financier. » Ce constat a été publié au début de cette année dans la très officielle revue « Sécurité sociale » de l'Office fédéral des assurances sociales. Lundi 18 juin, au siège lausannois de Retraites Populaires, les responsables de la gestion de la Fondation de prévoyance Profelia ont, dans les grandes lignes, tenu le même discours devant les membres des comités paritaires de prévoyance des entreprises affiliées à l'Union vaudoise des transports publics (UVTP).

Exercice 2011 positif

Christophe Cavin, sous-directeur chez Retraites Populaires, a évoqué une année 2011 difficile pour les marchés financiers perturbés par la crise de la dette de plu-

sieurs Etats européens. Les taux d'intérêts sont donc extrêmement bas et le franc suisse fort pénalise les rendements à l'étranger. Malgré tout, Profelia a réussi à sortir son épingle du jeu durant l'exercice 2011. Grâce à sa stratégie prudente, elle a dégagé une performance des placements de +0,82%, ce qui est mieux que les indices des caisses de pension UBS et Credit Suisse qui ont enregistré l'année passée une performance négative de respectivement -0,47% et -0,56%.

Baisse du taux de couverture

Eric Niederhauser, responsable de l'actuariat à Retraites Populaires, a rappelé l'important effort des entreprises de transports publics vaudoises et de leurs collaborateurs. Au 1^{er} juillet 2010, lors du passage de la caisse de pensions Ascoop à Profelia, ils ont ramené leur taux de couverture à 90% avec la perspective d'atteindre 100% en 2020 (pour autant que ce fameux rendement de 4% soit atteint, ce qui est loin d'être le cas dans la conjoncture actuelle). Résultat : le taux de couverture a passé de 90% à 86% en moyenne pour les caisses des entreprises de l'UVTP affiliées à Profelia. Pour atteindre le taux de couverture de 100% en 2020, si la mauvaise rentabilité des capitaux perdure, des mesures devront être prises soit au niveau des cotisations d'assainissement, soit pour le taux de conversion qui est actuellement de 6,8% chez Profelia.

Immobilier : ça démarre!

Les marchés financiers étant anémiques, Profelia s'intéresse vivement à des placements dans le secteur immobilier. José Carlos Molina, directeur de la Division immobilière



Profelia a été créée et est gérée par Retraites Populaires, un groupe bien vaudois.

cache pas que le marché de l'immobilier est saturé en Suisse romande, ce qui rend très difficile l'achat de bâtiments à des prix raisonnables. Malgré tout, Profelia a réussi à acquérir l'année passée quatre immeubles à Gletterens (FR), portant ainsi à 11% la part d'investissement dans l'immobilier (contre le 25% souhaité).

Etude en cours

Lors de cette séance d'information du 18 juin présidée par Philippe Doffey, directeur

Marketing et conseil à Retraites Populaires, plusieurs membres des comités paritaires de prévoyance des entreprises affiliées à l'Union vaudoise des transports publics ont demandé des précisions relatives à la marche de Profelia. La mauvaise rentabilité des capitaux est sans contexte le problème no. 1, vu que le rendement souhaité de 4% est aujourd'hui une chimère. Comment faire alors pour atteindre le taux de couverture ? « La grande difficulté c'est de savoir à

partir de quel moment il faut agir. La problématique des placements est présente dans toutes les caisses de pensions. Si ça continue, nous allons tous au-devant de difficultés sérieuses », a averti Philippe Doffey. Mandat a été donné à l'expert de Profelia, Giovanni Zucchinetti de la société GiTec Prévoyance, pour analyser d'éventuelles mesures d'assainissement. Le résultat de cette étude sera connu cet automne.

Alberto Cherubini

HUIT COMPAGNIES VAUDOISES SONT AFFILIÉES À PROFELIA

L'Union vaudoise des transports publics (UVTP) est composée de dix entreprises, toutes signataires d'une convention collective de travail avec le SEV : tl, LEB, TPN, MBC, Travys, NStCM, TPC, MOB-GoldenPass, VMCV, CGN. A l'exception des tl et du LEB, tous deux affiliés à la Caisse de pension de la Ville de Lausanne, les huit autres compagnies ont passé le 1^{er} juillet 2010 de l'Ascoop à Profelia.

Au 31 décembre 2011, Profelia compte 24 employeurs affiliés, exerçant une activité dans les secteurs suivants: santé et activités sociales, formation et enseignement, transports et communication, développement économique/culturel, domaine associatif, domaine religieux autres services collectifs d'utilité publique (triage forestier, gestion des déchets, etc.) Cela représente un total de plus de 2100 actifs et 700 pensionnés.

Profelia est une fondation collective de prévoyance professionnelle, créée et gérée par Retraites

Populaires. Profelia assure les employés du secteur parapublic des cantons romands et bilingues. Deux membres SEV représentent les assurés au sein du Conseil de fondation de Profelia: Philippe Chambovey des Transports publics du Chablais et Daniel Trolliet, secrétaire syndical.

Retraites Populaires gère 15,8 milliards de francs issus de la gestion de mandats – notamment la Caisse de pension de l'Etat de Vaud, la Caisse intercommunale de pensions, Profelia – et de ses propres activités d'assurances vie et prévoyance. Créée en 1907, Retraites Populaires est basée à Lausanne, emploie 336 collaborateurs et est garantie, pour ses propres activités, par l'Etat de Vaud qui est représenté au sein de son Conseil d'administration.

AC

www.profelia.ch



Daniel Trolliet représente (avec le Chablaisien Philippe Chambovey) les assurés au sein du Conseil de fondation Profelia.



» La promotion des femmes dans l'entreprise, y compris de femmes cadres, a fait un grand bond en avant, même si ce n'est pas facile et que l'effort doit être soutenu sur la durée. «

Christiane Brunner

Christiane Brunner quitte le Conseil d'administration des CFF. C'est Andrea Hämmerle qui la remplace.

« J'en bous encore d'indignation »

Christiane Brunner, féministe engagée, a, comme on dit, une forte personnalité. Elle quitte le Conseil d'administration en juin, après y avoir passé 7 ans en tant que représentante du personnel. Interview avec cette battante qui s'est confrontée au monde très masculin des transports, après avoir déjà œuvré, notamment, dans l'univers de la métallurgie en tant que présidente de la FTMH.

contact.sev: Christiane Brunner, quel bilan tires-tu de ces 7 années passées au Conseil d'administration des CFF ?

Christiane Brunner: Je ne suis pas véritablement devenue une spécialiste du trafic ferroviaire, mais j'ai pu y apporter mon expérience syndicale et politique et mes connaissances en droit du travail ou en

deuxième pilier par exemple.

Représenter le personnel au sein d'un Conseil d'administration, c'est chose facile ?

Le Conseil d'administration est l'organe qui prend des décisions stratégiques au sein des CFF, le premier objectif c'est l'avenir économique et financier de

l'entreprise. Les questions qui touchent directement le personnel, comme les restructurations sont donc souvent en contradiction avec ce premier objectif, ce qui rend la position des représentantes et des représentants du personnel particulièrement délicate.

Et le fait d'être une femme dans le monde des transports, en somme tout encore très masculin, c'est un avantage ou un inconvénient ?

En politique et comme présidente nationale du syndicat des métallos

employées et les employés CFF, par exemple. As-tu quand même des satisfactions quant à ce que tu as pu amener pour l'égalité au sein des CFF ?

Si les débuts furent ardu, j'ai eu la très grande satisfaction d'avoir pu participer à la mise en place de gender-management aux CFF avec des objectifs précis et contrôlables. La promotion des femmes dans l'entreprise, y compris de femmes cadres, a fait un grand bond en avant, même si ce n'est pas facile et que l'effort doit être soutenu sur la durée.

» En arrivant aux CFF j'ai quand même été surprise de ce monde encore pratiquement exclusivement masculin, il y avait vraiment beaucoup à faire pour la cause des femmes. «

j'avais déjà eu à me frotter à des mondes très masculins. En arrivant aux CFF j'ai quand même été surprise de ce monde encore pratiquement exclusivement masculin, il y avait vraiment beaucoup à faire pour la cause des femmes.

J'ai lu que tu avais du mal à faire passer des idées comme la création de crèches pour les

hommes n'est pas encore vraiment au programme dans le domaine des transports publics, n'est-ce pas ?

Les CFF ont encore beaucoup d'efforts à faire pour offrir des postes à temps partiel tant aux femmes qu'aux hommes. Le sujet est sur le tapis, mais dans le concret il se heurte encore à la tradition et aux difficultés de planification des postes de travail. Il est pourtant évident que pour des personnes avec des responsabilités familiales le temps partiel constitue un des meilleurs moyens pour concilier vie professionnelle et vie privée et pour ne pas perdre des collaboratrices et collaborateurs déjà formés à la complexité du trafic ferroviaire.

Je bous encore d'indignation quant à la prise de position de l'association corporatiste des mécaniciens de locomotive qui s'est élevée contre l'introduction à temps partiel de la formation de mécanicienne et de mécanicien, parce que finalement ils ne veulent pas de femmes à cette fonction.

Quel est ton meilleur souvenir de ce temps passé au

BIO

Christiane Brunner, 65 ans, est née à Genève et y vit toujours. Licenciée en droit, elle a exercé la profession d'avocate et a mené une longue carrière politique (au PS) et syndicale. Elle a notamment occupé les fonctions suivantes : députée au Grand Conseil du canton de Genève de 1981 à 1990, conseillère nationale de 1991 à 1995, conseillère aux Etats de 1995 à 2007 et présidente du Parti socialiste suisse de 2000 à 2004. Durant sa carrière, elle s'est surtout engagée sur les questions d'assurances sociales et de droit du travail. Au niveau syndical, elle a été présidente du Syndicat des services publics (SSP) dès

1982, puis en 1992, elle devient présidente de la Fédération suisse des travailleurs de la métallurgie et de l'horlogerie (FTMH). En 1996, elle gère avec Vasco Pedrina la création de « la petite unia », le nouveau syndicat du secteur tertiaire, embryon de « la grande unia » née en 2004 de la fusion entre FTMH et SIB. Christiane Brunner a inlassablement défendu la cause des femmes tout au long de sa carrière. Côté privé, grand-maman active, elle coule maintenant des jours paisibles aux côtés de Jean Queloz, son mari, en profitant le plus possible de son chalet à la Vallée de Joux.

INTERVIEW



Christiane Brunner lors de la manifestation du 14 juin 2011.

» Je bous encore d'indignation quant à la prise de position de l'association corporatiste des mécaniciens de locomotive qui s'est élevée contre l'introduction à temps partiel de la formation de mécanicienne et mécanicien, parce que finalement ils ne veulent pas de femmes à cette fonction. «

Conseil d'administration ?

Le meilleur moment, c'est quand j'ai appris qu'une femme était proposée au poste de directrice du trafic voyageur et qu'elle a été élue par notre Conseil. Et un autre moment de délectation, c'est quand j'ai lu le livre consacré aux femmes pionnières aux CFF, que d'histoires authentiques et drôles, cela mériterait de devenir un best-seller.

Et au contraire, le pire moment ?

Le plus mauvais moment au Conseil d'administration, c'est la séance à laquelle j'ai reçu un blâme

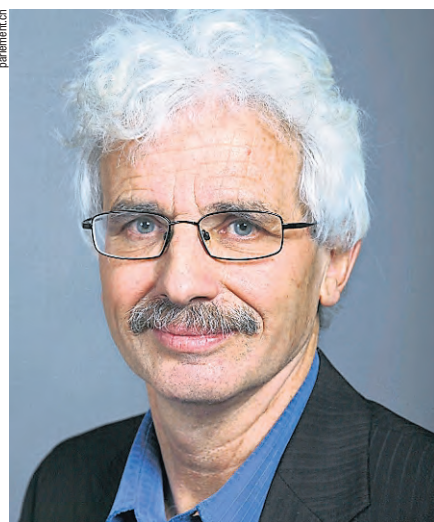
tout à fait officiel et formel pour avoir osé prendre position publiquement contre la loi autorisant l'ouverture dominicale des magasins dans toutes les gares.

Que donnerais-tu comme conseil à ton successeur ?

Chaque individu amène sa propre personnalité et ses convictions au sein de ce conseil et il n'est pas judicieux de s'immiscer dans l'exécution d'un mandat que l'on vient de quitter...

Propos recueillis par Henriette Schaffter

ANDREA HÄMMERLE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DÈS JUILLET



L'ancien conseiller national grison, juriste et agriculteur bio de profession, est entré au Conseil d'administration début juillet. Il représentera le per-

sonnel aux côtés de Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV.

Andrea Hämmerle est entré au Conseil national en novembre 1991 et il l'a quitté en décembre 2011. Il a été pour deux fois président de la commission des transports et des télécommunications. De 1999 à 2011, il

a été membre et trois fois président de la Délégation de surveillance de la NLFA des chambres fédérales. Andrea Hämmerle a été également

président de la commission du parc national suisse, de 2001 à 2007.

Il a 65 ans, est marié et a trois enfants adultes. Il réside à Pratval dans les Grisons.

Au long de sa carrière politique, il a été à l'exécutif de sa commune, de 1970 à 1973, au législatif du canton de 1989 à 1994. Il a également présidé le Parti socialiste des Grisons, de 1987 à 1992.

A noter que Bernd Malmström quitte également le Conseil d'administration pour des raisons d'âge. Il y était depuis 2008. Il ne sera pas remplacé puisque le Conseil d'administration se compose, avec ces deux départs et l'arrivée d'Hämmerle, de neuf personnes, ce qui est le nombre de membres réglementaire.

com./Hes

Fusion des entreprises de transport neuchâteloises: c'est fait !

Cachotteries neuchâteloises

L'histoire de la fusion s'était mal terminée l'année dernière, avec le refus du projet de fusion par les TN. Quelques mois ont passé et la confiance semble regagnée, puisque la fusion est devenue effective avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

Les comités des sections TN, TRN et TPCV n'étaient de loin pas enthousiastes face à ce projet lors des discussions ayant eu lieu en 2011. Des négociations ont eu lieu depuis lors, sur demande du syndicat, et plusieurs garanties ont été obtenues, à la grande satisfaction des membres SEV. Tour d'horizon des démarches de ces dernières semaines.

Employés derniers informés

Au mois de mars, c'est par les médias que les employés des entreprises de transport neuchâteloises ont appris que le projet de fusion renaissait de

ses cendres. Le SEV a alors envoyé un courrier aux deux entreprises, à savoir TRN et TN, afin d'obtenir des garanties quant à cette fusion. Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, estime avoir dû forcer la porte pour avoir des informations! Tout s'est fait malheureusement dans le dos des employés. Et pourtant, il restait de nombreuses interrogations.

Inquiétudes légitimes

La nécessité d'une CCT d'entreprise qui doit être négociée rapidement, la CCT cadre cantonale qui devrait être étendue, la caisse de pension dont les taux de couverture sont bien différents, etc. : bien des questions restaient en suspens.

Les employés ont désiré, en tout logique et selon leurs bons droits, obtenir des réponses claires sur ces points délicats et qu'une consultation en règle se fasse dans le cadre de cette fusion. En réponse à ce courrier, les présidents des Conseils d'administration actuels se sont défilés en estimant que la compétence revient au futur Conseil d'administration de

l'entreprise fusionnée ou au comité de pilotage de la fusion.

Le SEV, toujours en attente de garanties, prend le taureau par les cornes, écrit aux membres du futur Conseil d'administration connus, à savoir Olivier Arni, représentant de la Ville de Neuchâtel, Laurent Kurth, représentant de la Ville de La Chaux-de-Fonds et Robert Cramer, président désigné de ce Conseil d'administration. Le syndicat menace alors d'empêcher l'inscription de la nouvelle entreprise au registre du commerce si la consultation ne se fait pas selon les dispositions légales.

Les choses bougent alors enfin et Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, et Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical en charge des sections neuchâteloises, sont convoqués par Robert Cramer et les deux directions d'entreprise. La séance a eu lieu le 22 mai.

Rencontre fructueuse

Cette rencontre est l'occasion d'aplanir des doutes et d'obtenir des informations claires sur la suite des événements, pour la future entreprise et donc pour les employés. Des garanties ont été obtenues (voir encadré). Trois jours plus tard, un courrier d'information est envoyé aux collaborateurs, qui les invite à des assemblées du personnel début juin. Tout est bien qui finit bien, puisque tout le monde semble maintenant satisfait des résultats obtenus. En attendant quand même de connaître le nom du futur directeur, ce qui devrait être opérationnel d'ici la fin de l'année (la place a été mise au concours début juin)...

Henriette Schaffter

INFO

Le Conseil d'administration des Transports publics neuchâtelois est composé des membres suivants: Robert Cramer, président; Stéphanie Fontugne; Raphaël Comte; Olivier Arni; Laurent Kurth; Paul Blumenthal; Antoine Grandjean.

FUSION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT NEUCHÂTELOISES: CINQ RÉACTIONS SYNDICALES



Barbara Spalinger,
vice-présidente SEV



Jean-Pierre Etique,
secrétaire syndical SEV



René Tschantz,
président de la section VPT-TRN



Pierre-Alain Gerber,
président de la section VPT-TN



Denis Burri,
président de la section VPT-TPCV

« Je suis assez confiante. Il me semble que tout va bien se passer. Ils ont fait des efforts. Reste une question cruciale, très importante pour nous : la CCT. Nous voulons une CCT d'entreprise et nous avons donc demandé que le nouveau directeur en soit informé. Pour tout le reste, ça semble arrangé. »

« Le personnel a tout appris en même temps que le grand public et le SEV a dû forcer la porte pour avoir des informations! Nous sommes maintenant satisfaits des garanties obtenues, mais il faudra rester vigilant. Le nom du directeur reste l'inconnue. Nous pourrions aller en avant au niveau de la CCT d'entreprise dès que celui-ci sera connu. »

« Notre scepticisme était légitime, car les problèmes liés à notre caisse de pensions étaient importants. Ces problèmes ont maintenant été réglés à notre satisfaction. Les bases de la fusion paraissent plus solides qu'avant et nous sommes un peu plus sereins. Il faudra encore négocier la CCT d'entreprise, et là, il y a encore bien du travail. »

« Nous sommes plus sereins, car le nouveau Conseil d'administration est au top selon nous (pour l'instant). Les garanties obtenues ne sont par contre pas à 100 % et il faudra que l'on continue à suivre le dossier qui concerne notre futur ! »

« Vu la tournure des événements de l'année dernière, j'ai l'impression que notre directeur nous prend pour des numéros et non pas pour des collaborateurs. Et une bonne partie de nos questions restent encore sans réponse. Quant à la caisse de pensions, on nous propose une solution qui devrait pas être trop mal. »

CE QUE L'ON A OBTENU

Caisses de pension : le taux de couverture des TRN était de 105% tandis que celui des TN se situait à 92%. Au 1^{er} janvier 2013, le taux sera pour tous de 101%, sans contribution des employés TN. Le Canton a participé à cette remise à niveau pour les TN, tandis que la différence de 105 à 101% au niveau TRN sera mise en avoires vieillesse individuelle pour chaque collaborateur TRN.

Conditions de travail: le SEV a toujours dit: « Pas de fusion sans CCT d'entreprise ». On attend maintenant le nom du directeur afin d'entamer les démarches. On table sur l'entrée en vigueur de cette CCT à fin 2013. Les conditions de travail resteront d'ici là inchangées, selon le lieu de travail et les nouveaux engagés auront les conditions du site sur lequel ils travailleront.

Nouveaux contrats à durée déterminée: le SEV est inquiet au sujet des engagements, mais Robert Cramer semble clair sur ce point: « Ce genre de contrat est une catastrophe et je ne le veux pas », a-t-il dit. Le SEV veillera avec attention à ce que les directions en place actuellement respectent bien la volonté du président du CA à ce sujet.

Montreux Jazz Festival

Les transports publics plus que jamais au service des festivaliers

4 x 4! Jusqu'au 14 juillet, les employés de 4 compagnies de transports publics (VMCV, GoldenPass, CGN et CFF) se plient en 4 pour le confort et le plaisir du public du Montreux Jazz Festival.

Aux VMCV, tous les employés sont chaque année fortement mis à contribution durant le Festival. Dès 18 heures (dès 16 heures les samedis et les dimanches) et jusqu'à 4 voire 5 heures du matin, des navettes de bus relient les parkings au centre de Montreux et vice versa. « Durant les deux semaines du Festival, tous les secteurs des VMCV sont mobilisés pour faire face à ces changements », relève Enzo Verme, président de la section VPT VMCV et conducteur de bus. Bien entendu, pour les employés des VMCV il n'est pas question de partir en vacances durant le Festival de Claude Nobs.



Les employés de la CGN se mouillent aussi pour le Festival,



Bus VMCV gratuits en soirée et toute la nuit.



Les CFF informent qu'il y a des trains supplémentaires pour rentrer chez soi.



Montreux-Rochers-de-Naye avec le New Orleans Jazz Train du GoldenPass.

Photos Alberto Cherubini

La convention collective de travail a été renouvelée le 13 juin dernier, elle est valable jusqu'à fin 2014

Tessin : nouvelle convention collective de travail chez Tilo

Les résultats des négociations en vue du renouvellement de la CCT ont été acceptés par les employés de Tilo.

Le chemin qui a abouti à l'accord entre la direction de Tilo et les syndicats (SEV, transfair, VLSF) a été passablement escarpé. En fin de compte, la délégation syndicale est satisfaite d'avoir réussi à maintenir la protection contre les licenciements et ainsi que l'automatisme de l'échelle salariale. Par contre, l'horaire hebdomadaire est

passé de 40 à 40,5 heures. Toutefois, le supplément pour travaux nocturnes passe du 30 à 50%. Les syndicats ont dû renoncer au cadeau décerné pour dix ans de fidélité à l'entreprise.

Au niveau des améliorations apportées dans cette CCT renouvelée, relevons le congé maternité qui a été augmenté de deux semaines ainsi que la protection des délégués syndicaux. Cette nouvelle CCT a été largement acceptée par les employés de Tilo. Le SEV a négocié cette CCT en étroite collaboration avec la section LPV Tessin.

Lors de ces négociations, il n'a pas été uniquement question du renouvellement de la CCT. Les employés ont

revendiqué la mise en place d'une enquête sur la satisfaction du personnel (qui devrait être effectuée d'ici la fin

de l'année) et l'encouragement à travailler à temps partiel.

contact.sev



Tilo (Train régional Ticino-Italie) emploie une septantaine d'employés.



« Un homme intelligent trouve dans les voyages le meilleur moyen de se former. »

Johann Wolfgang von Goethe

Interrail fête ses 40 ans – hommage

Voyager avec Interrail: un moyen de surfer dans le réel

« Voyager, c'est découvrir que tout le monde a tort au sujet des pays étrangers. » (Aldous Huxley)

Nous sommes en 1972, la guerre du Vietnam fait rage, l'Europe est prise dans la guerre froide, le mur de Berlin existe depuis 11 ans et personne n'imagine alors qu'il sera une fois démolé.

1972, c'est aussi l'année où l'Union internationale des chemins de fer fête ses 50 ans d'existence. A l'occasion de ce jubilé, elle lance le ticket Interrail qui permet aux jeunes entre 16 et 21 ans de

voyager en train pendant un mois dans toute l'Europe. Il s'agit là d'un projet ambitieux au vu de la situation

« Après l'essor intellectuel de la génération 68, Interrail a produit un essor dans le monde matériel. »

d'alors, d'autant plus que l'Allemagne de l'Est et la Yougoslavie y participent. Au vu du succès obtenu, l'offre qui,

à l'origine, avait été prévue seulement pour l'année du jubilé, est devenue permanente. Avec le temps, elle a

subi diverses modifications (voir encadré).

Qui sait, peut-être que l'Union des chemins de fer a

ainsi apporté sa modeste contribution au plus grand projet à succès (selon l'auteur en tous les cas) de l'après-guerre: l'Union européenne, grâce à laquelle l'on a pu sortir de la torpeur de la guerre froide et assurer la paix en Europe.

Entraînement pour le cyberspace?

Après l'essor intellectuel de la génération 68, Interrail a pro-

duit un essor dans le monde matériel: les hippies montent alors dans les trains européens et partent à la découverte des pays étrangers avec leurs sacs à dos et leurs sacs de couchage, et ils font connaissance d'autres cultures.

Les comptes-rendus de voyages de la clientèle d'Interrail (voir page 12) démontrent que bien souvent, on voyageait en long, en large et en travers dans toute l'Europe. De Berlin à Amsterdam, à Barcelone, à Palerme, à Copenhague. Bien souvent on ne jetait qu'un rapide coup d'œil sur la ville et l'on continuait sa route. Si l'on considère la chose sous un angle plus moderne, on constate avec étonnement qu'un tel comportement correspond assez bien à celui de l'inter-naute. On surfait déjà dans l'espace réel 25 ans avant de surfer dans le cyberspace!

Un homme intelligent trouve dans les voyages le meilleur moyen de se former*

Beaucoup de jeunes ont fait avec Interrail leur premier voyage en totale liberté, sans les parents pour décider de la destination. A l'époque, ce n'était pas encore l'habitude d'aller vite à New York faire du shopping ou aux Maldives pour une petite semaine balnéaire. Les voyages à l'étranger n'étaient pas monnaie courante.

De nombreux jeunes ont ainsi débuté leur propre éducation: ils se sont émancipés loin de la maison de leurs pa-

UNE HISTOIRE PLEINE DE VARIANTES

1972: L'Union internationale des chemins de fer a 50 ans et lance à cette occasion le ticket Interrail – il s'agit tout d'abord d'une offre unique pour les jeunes de moins de 21 ans.

Le billet est valable un mois et peu être utilisé dans 21 pays différents, dont l'Allemagne de l'Est et la Yougoslavie.

1976: L'âge limite est relevé à 23 ans.

1979: L'âge limite est relevé à 26 ans.

1983: Essai – suspendu après une année – de diversifier le ticket. Trois variantes sont à disposition: Interrail, Interrail avec bateau, Interrail-flexi (valable pour un nombre de jours limité en l'espace d'un mois).

1994: Les choses se compliquent. Les tickets Interrail sont valables plus que dans une zone parmi les

sept couvrant l'Europe. Les tickets de zones sont valables plus que 15 jours. Deux zones ou plus peuvent être combinées et sont ainsi valables un mois, cependant un tel billet coûte beaucoup plus cher.

1998: La limite d'âge est supprimée.

2007: Les zones sont de nouveau supprimées en faveur d'un nouveau passe global et de passes nationaux « One Country » (qui

remplacent l'«Eurodomino»). Le passe global et les passes « One Country » existent maintenant avec diverses durées de validité.

Liens

www.interrailnet.com
www.raildude.com
www.eurail.com
www.eurailgroup.org
www.uic.org

Validité	Jeune (<26)		Adulte (≥26)		Senior (>60)		Enfant (4-11)	
	1 cl.	2 cl.	1 cl.	2 cl.	1 cl.	2 cl.	1 cl.	2 cl.
5 jours sur 10	–	219	512	334	462	302	256	167
10 jours sur 22	–	322	729	477	657	429	365	239
15 jours	–	373	808	528	728	475	404	264
22 jours	–	412	945	618	852	557	473	309
1 mois	–	528	1 222	798	1 100	719	611	399

Les tarifs actuels (en francs) des billets Interrail.

DOSSIER



Une image familière depuis 40 ans: des jeunes en route à travers l'Europe – en train bien sûr, grâce à Interrail.

rents, et ont élargi leurs perspectives et leurs idées en fréquentant le vaste monde. Se débrouiller tout seul pour la première fois dans une vraie grande ville comme Londres ou Berlin était tout aussi satisfaisant et intense qu'une initiation au camping en Laponie (les moustiques mis à part).

Communauté Interrail

Il y avait partout des possibilités de rencontrer des gens de son âge et cet échange d'expériences faisait fi de tout préjugé. Il était pratiquement impossible de monter dans un train sans faire la connaissance d'autres voyageurs d'Interrail, souvent on se serait dans les couloirs ou sur les quais des trains internationaux et cela créait des

liens.

Et dans les halls de gares des grands nœuds ferroviaires aussi on faisait faci-

” Même à l'époque d'EasyJet, les voyages en train sont toujours très appréciés des jeunes et des moins jeunes, en particulier parce qu'ils permettent de faire des rencontres et des expériences intéressantes. “

lement des rencontres, enfin pour autant que la police ferroviaire nous laissait y traîner un peu.

Les contacts personnels pour se passer les adresses

Tout au début d'Interrail, les possibilités de s'informer avec précision sur les villes et les pays étaient bien plus limitées qu'aujourd'hui avec Internet et Facebook. Il n'y

avait pas non plus de guides de voyages qui prenaient en compte les intérêts spécifiques des jeunes.

Les contacts personnels étaient d'autant plus importants, car l'on pouvait ainsi se passer les adresses bon marché et s'informer sur les lieux de concerts. Des amitiés se sont ainsi créées au travers des frontières. On pouvait constater qu'on avait beaucoup de points communs.

C'est parti pour 40 années supplémentaires

Avec la suppression de la limite d'âge, le ticket Interrail est aujourd'hui plus populaire que jamais. En 2011, presque 250 000 personnes, soit un quart de million, ont voyagé en Europe avec un tel ticket. Même à l'époque d'EasyJet, les voyages en train sont toujours très appréciés des jeunes et des moins jeunes, en particulier parce qu'ils permettent de faire des rencontres et des expériences intéressantes. Ils contribuent aussi à lever les frontières, qu'elles soient réelles ou imaginaires.

Remercions donc celles et ceux qui sont à l'origine d'Interrail! Et plein succès pour les 40 années à venir!

ANECDOTES

Accueil chaleureux un peu forcé

Le mois de mai à Rovaniemi, au nord de la Finlande, est tout sauf un délice. Les nuits sont déjà courtes mais c'est encore vraiment l'hiver. C'est pourquoi le chef de l'auberge de jeunesse fut un peu étonné de voir débarquer des gens du Sud. Mais à 20 ans, on ne se laisse pas décourager par de tels détails, on veut découvrir ce Nord qu'on ne connaît pas! Le tenancier de l'auberge était en tous cas tellement impressionné qu'il nous a

Jörg Matter

(suite en page 12)

* J. W. von Goethe

ANECDOTES

(suite de la page 11)

cédé l'un des petits bungalows et qu'en plus, il nous a préparé le sauna. Et le soir, il a absolument tenu à nous accompagner en ville en voiture afin de nous faire connaître Rovaniemi «by night». Mais le bistrot le plus populaire était tellement plein qu'on n'y a pas trouvé de place. Qu'à cela ne tienne, notre hôte s'est débrouillé pour faire libérer une place pour les Suisses, car on leur devait bien ça, n'est-ce pas, c'est la moindre des choses de montrer un peu d'hospitalité!

Et c'est ainsi qu'on a eu notre table.

Beatrice Ben Amara

Contrôle de billets à Zagreb

En 2001, nous sommes allés en Croatie avec Interrail. De la gare de Zagreb, nous devons prendre le tram pour atteindre le terminal des bus. Nous avons acheté notre billet de tram à un kiosque.

Il s'avéra que nos billets n'étaient pas oblitérés et qu'on devait payer une amende. J'ai demandé à voir la carte du contrôleur. Il m'a vaguement brandi à la figure une carte sur laquelle je n'ai rien pu lire. D'un ton plutôt agressif, l'homme a menacé d'appeler la police. Nous sommes descendus du tram pour aller dans un petit poste de police. Juste avant d'y entrer, le contrôleur nous a quittés brusquement, a traversé la route en courant et a très vite disparu.

Un policier nous a expliqué que le sport favori de beaucoup de Zagrébois était de contrôler les touristes avec des sacs à dos. La plupart étaient prêts à payer car leur principal objectif était de pouvoir continuer leur voyage.

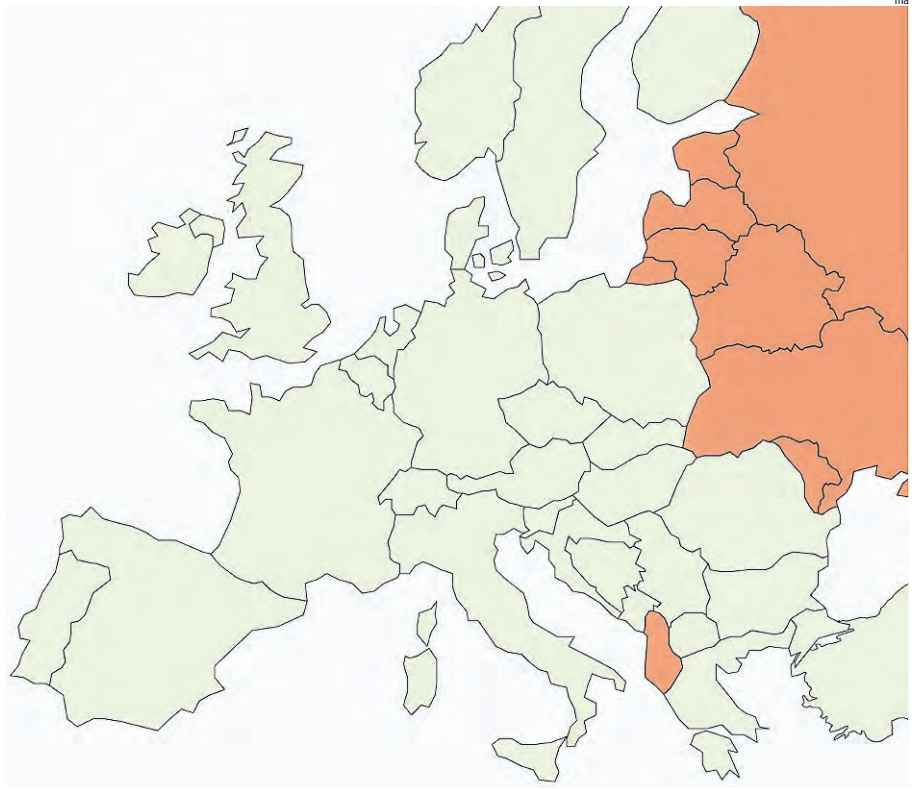
Et à propos de la suite de notre voyage: nous avons quand même pu attraper notre bus et atteindre la côte... grâce à l'escorte de la police toutes sirènes allumées!

Jérôme Hayoz

UN BILLET (PRESQUE) COMME UN AG À TRAVERS UNE TRENTAINE DE PAYS

Le ticket Interrail est valable aujourd'hui dans 30 pays d'Europe ainsi qu'en Turquie. Ce confortable « presque AG » n'existe cependant pas encore dans les pays baltes, en Ukraine, en Biélorussie, en Moldavie ou en Albanie.

Le passe global d'Interrail est valable dans tous les pays, sauf dans le pays de résidence du voyageur. Celui qui habite en Suisse est donc avantageé puisqu'il est rapidement dans un pays étranger. Ceci est certainement une des raisons expliquant le goût prononcé des Suisses pour ce ticket Interrail.

Interrail en 1^{ère} classe...

Mon troisième voyage avec Interrail m'a conduit de Landquart à Porto, Lisbonne et l'Algarve via Salamanca, et le retour était prévu par Madrid et Paris. Nous étions neuf, avec des sacs à dos énormes, entassés dans un compartiment à 6 dans un train de nuit. Entre Porto et Lisbonne, la moitié d'entre nous a été expulsée du train, car nous nous étions installés en 1^{ère} classe. Nous avons prétendu avec grande conviction que le billet suisse d'Interrail était valable aussi en 1^{ère} classe, mais le contrôleur n'a rien voulu entendre. Naturellement, nous n'étions pas riches à l'époque et rapidement, nous nous sommes retrouvés à court d'argent...

Peter Peyer

Aide bienveillante

On était perdu « au milieu de nulle part » en Suède où deux

lignes principales se croisaient. On est arrivé vers huit heures du soir, la suite du voyage était prévue pour le milieu de la nuit, départ à une heure et demie du matin. On était déjà morts de fatigue en arrivant, la dernière nuit en train n'avait pas été de tout repos, et nous nous efforcions de ne pas nous endormir, histoire de ne pas louper

le départ. On montait la garde à tour de rôle – c'était dur! Tout à coup, le chef de gare est venu vert nous, nous a tendu deux coussins, et nous a dit qu'il nous réveillerait à l'arrivée du train. Par contre à Copenhague, on a été chassé par la police ferroviaire parce qu'on s'était allongé dans un coin...

Jörg Matter



Image classique des adeptes d'Interrail.

ANECDOTES

Drôle d'engin

On était trois jeunes entre 17 et 18 ans partis pour un voyage typique d'Interrail : Méditerranée et côte Atlantique, de Gênes à Amsterdam. Tous trois sans expérience du rail mis à part en Suisse, ce qui veut dire que pour nous, le chemin de fer, c'était un train, avec une locomotive, des wagons et une ligne de contact. Et donc, on s'est retrouvé bouche bée lorsqu'on a voulu voyager au fin fond de la Bretagne : à la gare, sans nul doute sur des rails, se trouvait un véhicule sans pantographe – ça ne lui aurait servi à rien puisqu'il n'y avait pas de lignes de contact – ni attelage.

C'était en fait juste un compartiment voyageurs avec de chaque côté une cabine de pilotage... Ce fut ma première rencontre avec une automotrice.

Peter Moor

Sous-fédération Travaux

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 au plus vite à : Sous-fédération BAU, case postale 1652, 4600 Olten ou par e-mail : christian@suter-ch.ch

Commission centrale BAU

Loisirs

Samedi 21 et dimanche 22 juillet

Bavois
(buvette des terrains de football du FC Bavois, à côté de la halte CFF)

■ 8^{ème} Marche populaire IVV du CSC Lausanne

Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent encore. Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis à Bavois !

Renseignements sur
www.csl.ch

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise les 21 et 22 juillet 2012 la 8^{ème} édition de sa traditionnelle marche populaire IVV à Bavois. La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos parcours de 5, 10 et 20 km à la découverte des canaux de la Plaine de l'Orbe, car il n'y a ni chronomètre ni classement. Départ et arrivée aux terrains de football du FC Bavois. Une récompense est attribuée aux groupes les plus importants et les adeptes du nordic walking sont les bienvenus.

CSC Lausanne, le président: Livio Bettosini

Sections

Samedi 7 juillet
Dès 11 h
Lajoux
Cabane des pêcheurs

■ ZPV Bienne

Pique-nique

Cabane des pêcheurs,
voir plans sur
<http://zpvbielbienne.ch/date-savenir/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.

Pour toutes autres questions :

051 281 50 82 ou 032 481 47 80

DÉCÈS

Heiniger André, Yverdon-les-Bains, décédée le 8 juin dans 87^e année, maman du collègue Jean-Michel Heiniger, membre de la section VPT Nord Vaudois.

Helper Frédéric, ouvrier spécialiste retraité, Berne; décédé le 1^{er} juin dans sa 64^e année. PV Berne.

Pfister Erika, veuve de Hans, Biel-Bienne; décédée le 1^{er} mai 2012 dans sa 86^e année. PV Biel-Bienne.

Prongué Maurice, conducteur de tracteur retraité, Porrentruy; décédé le 26 juin dans sa 92^e année. PV Jura.

Schneider Albert, employé de la voie retraité aux Ponts-de-Martel, La Chaux-du-Milieu; décédé le 19 juin dans sa 77^e année. VPT TRN Rail.

Simon Rose-Marie, veuve de Robert, Pontarlier; décédée le 21 juin dans sa 86^e année. PV Vaud.

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 ont été envoyés à chaque membre par poste.

Plus d'informations:

sur www.sbv-online.ch et 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)

Pensionnés

Judi 12 juillet
Les Rasses-
Les Cluds

■ PV Neuchâtel

Deuxième course annuelle
avec la 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. *Le comité*

Judi 12 juillet
Les Rasses-
Les Cluds

■ PV Jura

Deuxième course annuelle
avec la PV Neuchâtel

Rendez-vous à Delémont à la gare à 7 h 30, dp 7 h 42 (Porrentruy 07 h 07). Train Yverdon-Ste-Croix, bus Les Rasses, marche Les Cluds, dîner au restaurant.

Retour: marche jusqu'aux Rasses, bus jusqu'à Ste-Croix, trains jusqu'à Yverdon et poursuivre avec les CFF d'Yverdon à Delémont, respectivement Porrentruy.

Inscriptions jusqu'au lundi soir 9 juillet auprès de Lucien 032 422 57 73 ou de Roland 032 435 58 84. *Le comité*

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 11 h 30 à 13 h 30

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, VPV, SBV*

■ ZPV Léman

Claude Gaille, le retour

Quinze mois après avoir quitté sa fonction à la tête de la ZPV Léman, Claude Gaille a repris du service comme président ZPV, il a été brillamment réélu le 12 juin dernier et il conduira un comité de section remodelé et motivé pour relever les défis nombreux qui attendent cette nouvelle organisation.

Avant le départ de Claude, la section ZPV Léman était un partenaire incontournable dans le paysage syndical en Romandie. Le président promet de reconquérir le terrain perdu et de repositionner la section à la place qui était la sienne au début de 2011, ainsi, au-dessus de la mêlée ZPV, nous pourrions reprendre nos activités de défense des collègues cheminots, n'en déplaise à certains détracteurs du SEV.

La section va reprendre la position qui était la sienne, plutôt à droite du SEV, motivée à défendre les travailleurs engagés professionnellement et syndicalement.

Nos objectifs sont les suivants :

Agressions / Sécurité

- Garantir et améliorer la sécurité du personnel des trains dans son travail quotidien;
- Relancer les contacts au niveau politique;
- Intensifier et motiver les cercles de sécurité CFF et SEV.

Politique

- Exonération d'imposition de la carte FVP pour le personnel des trains;
- Introduction d'une prime internationale pour les agents Lyria;
- Amélioration des conditions cadres pour les agentes et les agents à temps partiel;
- Création d'un listing national des agressions.

Finances

- Veiller à la stabilité des finances de la section;
- Pérenniser durablement les revenus de la section;
- Maintenir le niveau des



Claude Gaille, un battant.

cotisations pour les membres de la section.

Recrutement

- Augmenter le taux d'organisation du personnel des trains dans la région Léman;
- Favoriser l'engagement de nouveaux membres au sein du comité;
- Organiser les séances de recrutement.

Social

- Assurer la cohésion et garantir l'union des membres de la section;
- Promouvoir les rencontres des membres de la section;
- Aider dans la mesure du possible les membres de la section;
- Soutenir et appuyer les membres dans le cadre de leur fonction professionnelle.

Appel

Un appel à nous rejoindre est lancé à tous les cheminots engagés de la division P non syndiqués, les résignés, les déçus du SEV, les partisans d'un syndicat plus combatif et moins consensuel et désireux d'être soutenu comme il se doit.

La section ZPV Léman va s'engager à vos côtés et pour vous. Vous pouvez prendre contact avec Claude Gaille au 079 479 17 35 ou par mail: president@zpvleman.ch Bon vent à la section ZPV Léman... *ZPV Léman*

■ PV Valais

Sortie annuelle en Italie

Belle journée ! Eh oui, ce fut une belle journée ce mercredi 20 juin 2012 ! A l'image de chacune de nos excursions en Italie, notre sortie annuelle 2012 a remporté un vif succès.

Parti du Bas-Valais, le groupe s'est étoffé pour atteindre 167 participants à Brigue. Le tunnel du Simplon puis la route des Centovalli et nous voilà à Druogno. La direction et le personnel du restaurant Stella Alpina se sont « mis en quatre » pour nous servir l'apéritif et un dé-

licieux menu à l'italienne. Le café a mis un terme à notre repas au cours duquel chacun a pu échanger maints souvenirs ou refaire le monde. Notre président Alfred Imhof a remercié les organisateurs et les restaurateurs pour le bon déroulement de la journée. Au moment du signal du départ, il a souhaité à tous les participants un bon retour et un bon été. Rendez-vous est donné en novembre pour notre assemblée d'automne.

M. Oberli, secrétaire

JOURNÉE DE FORMATION SEV: RECRUTER AVEC SUCCÈS POUR LE SYNDICAT



Judi 23 août 2012

de 9 h 00 à 16 h 00 à l'Hôtel Bern à Berne

Le recrutement des membres est dans toutes les bouches et il le restera durant les années à venir. Lors de l'échange d'expériences « Recruter avec succès pour le syndicat », des collègues qui ont eu du succès dans le recrutement des membres vont présenter leurs méthodes. Par des discussions ouvertes, il sera possible d'échanger ses impressions sur ses propres méthodes et celles des autres et ainsi, de se développer. Il n'y a pas de recette miracle pour le recrutement des membres, mais des idées novatrices et une nouvelle motivation nous permettent d'avancer.

Contenu

Rapports d'expériences de recruteuses et recruteurs
Bonnes pratiques – mauvaises pratiques
Comment le SEV donne-t-il son soutien
Comment les sous-fédérations donnent-elles leur soutien
Que dois-je savoir en tant que recruteur ou recruteuse

Animateur

Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV

Public cible

Responsables du recrutement et membres des comités de section et des sous-fédérations et toute personne intéressée

Orateurs

Membres du SEV qui ont réussi à convaincre de nombreux collègues à adhérer à notre syndicat

Chèque congé

Les employés CFF qui suivent ce cours reçoivent un congé-formation selon CCT CFF, annexe 6, art. 6g (CFF Cargo par analogie). La demande de congé doit être faite avant le cours au service compétent. Après le cours, la confirmation de participation distribuée par l'animateur du cours doit être remise à l'employeur. Pour les employés des autres entreprises concessionnaires, les règlements correspondants font foi.

Inscription

Jusqu'au 31 juillet au plus tard, auprès du secrétariat central SEV, Team recrutement, case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57 ou sur notre site internet www.sev-online.ch

EN VITESSE

TPF: LES COMPTES 2011 SONT BONS

■ Tous les principaux indicateurs sont au vert pour les Transports publics fribourgeois (TPF), lors de l'année 2011. Avec plus de 26 millions de personnes transportées, les recettes voyageurs ont progressé de 9,2%. La vente d'actions liées à l'entrée des CFF au capital de la société influence fortement le résultat de l'exercice 2011 qui présente un bénéfice de 7,5 millions de francs pour un total des produits à 124,5 millions de francs. Cette situation financière saine permet à l'entreprise d'envisager sereinement le renouvellement des véhicules et le développement de l'information aux voyageurs pour des investissements dans ces domaines de l'ordre de 150 millions de francs dans les prochaines années.

TL: BONS RÉSULTATS

■ Les résultats 2011 des Transports publics de la région lausannoise (tl) ont été approuvés le 21 juin à Renens, lors de l'assemblée générale ordinaire tl. Cette journée a également marqué le moment historique de la fusion des trois sociétés tsol, métro LO et tl. 2011 a marqué, pour l'entreprise, le temps de la consolidation. Si la mise en service du Réseau 08 et de son m2 en 2008, puis du Réseau 10 fin 2009 ont fortement stimulé la fréquentation sur les lignes, la croissance de la clientèle en 2011 marque le pas: +2,8% (contre +7% en 2010), soit près de 98 millions de voyageurs transportés. Les résultats de fréquentation confortent les ambitions du plan d'entreprise 2010/2013. L'électrification du tronçon Bellevaux-Grand-Mont, réalisée en décembre 2011, fait partie des premières mesures du Réseau 12 (R12), dont la mise en service globale se fera le 27 août prochain. En 2011, les tl ont poursuivi avec leurs partenaires en mobilité l'avancée des projets du réseau-t – tram et lignes de Bus à Haut Niveau de service (BHNS) – qui, complémentaires au rail, doperont l'offre route, jusqu'ici restée en retrait.

Convention collective de travail (CCT) du BLS

Suite des négociations au BLS

Le BLS et ses partenaires sociaux (SEV, transfair, VSLF) ont décidé d'un commun accord de la suite des négociations en vue du développement de la convention collective de travail: la CCT du BLS actuellement en vigueur ne sera adaptée dans un premier temps qu'à titre ponctuel.

Mercredi le 20 juin 2012, des représentants du BLS et de ses partenaires sociaux (SEV, transfair, VSLF) se sont rencontrés pour un nouveau tour de négociations dans le cadre du développement de la convention collective de travail (CCT) du BLS. Les parties contractantes ont défini la suite des négociations au terme d'un dialogue intense et constructif.

La version actuelle de la CCT du BLS, en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2009, continuera de s'appliquer sans changement en 2013. Les thématiques liées à la participation des collaborateurs, l'égalité de traitement et la discrimination seront toute-

fois développées à partir de juillet 2012.

Le BLS et ses partenaires sociaux renoncent aux négociations sur des requêtes matérielles (p. ex. temps de travail, remboursements).

Ces décisions ont été prises d'un commun accord entre toutes les parties contractantes, après que les représentants du BLS ont informé les partenaires sociaux sur la situation financière actuelle de l'entreprise ainsi que ses perspectives à moyen et long terme :

- Diminution constante des fonds publics : pression sur les coûts;
- Croissance de la demande : p. ex. investissements dans du nouveau matériel roulant ;
- Caisse de pensions: assainissement à long terme;
- Faiblesse de l'euro : situation difficile sur le marché des devises;
- Tendances financières actuelles : écarts négatifs par rapport au budget.

Afin de se préparer à relever à ces nouveaux grands défis, le BLS a lancé un programme de réduction durable des coûts, planifié sur plusieurs années et baptisé «Gipfelsturm».

com.

COMMENTAIRE

Peu avant la deuxième ronde de négociations en vue du renouvellement de la CCT, la direction du BLS nous a demandé de participer à une séance extraordinaire. Durant cette séance, on nous a présenté des éléments nouveaux qui modifient la situation financière de l'entreprise. Après avoir pris connaissance de ces nouveaux données, nous avons accepté de suspendre les négociations CCT. Maintenant nous devons poursuivre les discussions avec la direction de l'entreprise et analyser la situation pour

pouvoir déterminer avec nos membres quelle devrait être la suite des opérations. Nous comprenons que cette nouvelle situation puisse fâcher : nos membres ont préparé de manière démocratique et avec sérieux un catalogue de revendications en vue du renouvellement de la convention collective de travail. Et maintenant ils ont l'impression d'avoir fait tout ce travail pour rien. Nous allons convoquer une conférence CCT pour la fin du mois d'août afin de déterminer la stratégie future.

Jérôme Hayoz

INFO SEV ASSURANCES

Pourquoi rédiger un testament ?

Pour désigner ses héritiers, il faut rédiger un testament. Mais, attention, même avec des exigences de forme réduites, des contraintes sont à respecter.

Si on ne veut pas laisser à la loi le soin de répartir ses biens et si on souhaite au contraire définir exactement les parts de son héritage, il n'y a pas d'autre solution que de rédiger un testament ou d'établir un pacte successoral. Conditions: être capable de discernement et avoir 18 ans révolus.

Par testament, il est possible d'attribuer des parts différentes, soit pour favoriser le conjoint survivant, soit pour favoriser les descendants ou une tierce personne (physique ou morale). Le code civil fixe les réserves, c'est-à-dire les minima garantis dans chaque cas aux héritiers réservataires. Sont réservataires : le conjoint et les descendants; s'il n'y a pas de descendant, le conjoint, le père et la mère.

Le respect de ces réserves est important car les héritiers qui auraient été lésés peuvent faire valoir leurs droits en justice.

A noter que les frères et sœurs ne sont pas réservataires

Le code civil offre la possibilité de modifier le régime ordinaire en attribuant l'entier du bénéfice de l'union conjugale au conjoint survivant. Cette attribution doit faire l'objet d'un acte notarié. Ce mode de faire est conseillé lorsque la fortune du couple est essentiellement constituée d'acquêts.

L'acte notarié peut intervenir sans l'accord des descendants, pour autant que ceux-ci soient des enfants communs des époux. Les dispositions pour cause de mort peuvent être prises par testament ou par pacte successoral.

Il y a trois formes de testament:

Testament olographe

Le testament olographe est un acte écrit en entier, daté et signé de la main du testateur et refermant ses dernières volontés.

Testament public

Le testament public est instrumenté par un officier public (notaire) qui fait écrire les volontés du disposant et les lui donne ensuite à lire. L'acte est signé par le disposant, puis daté et signé par le notaire qui fait ensuite intervenir deux

témoins qui doivent également signer l'acte. Avantage de la formule: l'expérience professionnelle du notaire permet souvent d'éviter des erreurs ou des imprécisions. Elle donne aussi plus de sécurité sur le fait que le testament sera bien porté à la connaissance des héritiers.

Testament oral

Dans le cas d'urgences extraordinaires, tels que guerre, danger de mort imminent, maladie grave,

etc., le disposant peut déclarer ses dernières volontés devant deux témoins qui sont chargés par la loi de remettre ces dispositions à une autorité judiciaire pour en faire dresser l'acte.

Le testament d'urgence cesse d'être valable, lorsque se sont écoulés 14 jours depuis que le testateur a recouvré la liberté d'employer une des autres formes.

Modifications et révocation d'un testament

Le disposant peut en tout temps modifier, ou

annuler son testament par un testament complémentaire, le révoquer ou le remplacer par un nouveau testament.

Mais il faut absolument que le testament complémentaire ou le nouveau testament permette de se rendre compte si toutes les dispositions et instructions antérieures ou seulement une partie d'entre elles et lesquelles ont été modifiées, complétées ou annulées.

Le pacte successoral

Le pacte successoral est un contrat signé entre le disposant et un ou plusieurs héritiers. Il est ainsi même possible qu'un potentiel héritier réservataire renonce à tout ou partie de son droit à la succession. Sa forme est identique à un testament public. Ce contrat ne déploie aucun effet du vivant du disposant, mais il déploie des effets à cause de mort, donc dès le décès du disposant. Les parties au pacte sont liées par les engagements qu'elles ont pris. Le pacte successoral doit être instrumenté par un notaire, avec l'intervention de deux témoins. Mais, contrairement au testament, le pacte ne peut pas être modifié de façon unilatérale: tout changement doit se faire par écrit et avec l'accord de toutes les parties concernées.

Vincent Di Blasi
conseiller financier IAF
SEV Assurances coopérative



Vincent Di Blasi.

Chemins de fer du Jura

Une page s'est tournée

Passage de témoin entre deux directeurs, retour des chiffres noirs pour les comptes de la compagnie, voici quelques points clés de la 68^e assemblée générale des actionnaires CJ, qui s'est tenue le 27 juin à Glovelier. L'année 2011 restera dans les annales comme l'année des transitions.

Bonne nouvelle, l'exercice 2011 boucle avec un bénéfice comptable de CHF 115 959.– cela malgré une augmentation de charges de personnel de plus de CHF 300 000.– par rapport à l'année précédente. Un bel exploit. L'effectif des collaborateurs se monte à 153 personnes (-1) ce qui représente un total de charges de CHF 15 847 000.– sur les CHF 28 692 270.– de résultats d'exploitation de toute l'entreprise. Deux éléments influencent positivement les comptes, d'une part les indemnités des pouvoirs publics, d'autre part les revenus voyageurs.

Les passagers transportés sur les lignes de chemins de fer et bus durant l'année 2011 se sont montés à 1 666 000, ce qui représente 8,5% de fréquentation voyageurs supplémentaires.

Quant au service marchandises, deux sources essentielles alimentent les comptes, à savoir, le transport des déchets ménagers sur le ré-

seau franc-montagnard et l'évacuation des matériaux chimiques de la décharge de Bonfol pour l'Ajoie. Dernier élément en termes de résultat financier, l'assainissement de la caisse de pension Symova reste un souci majeur. La part employeur pèse à raison de 5%, celle des employés étant de 2,5%. Avec un taux de couverture de 85%, les CJ sont loin du compte des 100% imposés par la Confédération pour 2020. Georges Bregnard, directeur sur le départ, en appelle donc à la Confédération pour fournir un effort financier particulier, tel que celui réalisé pour la caisse de pensions des CFF.

Investissements

L'entreprise continuera sa mue et les investissements d'infrastructures seront encore réguliers à hauteur de 40 millions de francs d'ici 2016. En plus du chantier de la gare de Glovelier, la gare du Noirmont sera modernisée et d'autres

projets concernent le secteur de la Chaux-de-Fonds et le tracé ferroviaire entre Tramelan-Tavannes. Le plus urgent concerne avant tout l'acquisition de matériel roulant ferroviaire supplémentaire, ce qui constitue la plus grande préoccupation pour les CJ. Les prestations voyageurs – offres

horaires – ont progressé de plus de 30% ces dernières années. Ceci est très réjouissant, cependant il n'existe bientôt plus de temps mort afin d'entretenir régulièrement et efficacement le matériel roulant. Le parc de huit rames devrait logiquement doubler ! Le déraillement spectaculaire d'un train entre Tavannes et Tramelan, le 16 décembre 2011, et donc l'immobilisation pour une longue durée de la rame pour réparation, montre que les limites sont atteintes.

Merci Grand Timonier

Pour remplacer Georges Bregnard, le Conseil d'administration a choisi un homme du sérail M. Frédéric Bolliger, actuellement chef du service financier et des ressources humaines, dans l'entreprise depuis déjà 5 ans. C'est donc devant une assemblée émue que Maxime Jeanbourquin, président des CJ a pris congé de son directeur sortant. A la tête de la compagnie de transports depuis 12 ans, ses qualités d'homme de contact et d'écoute au caractère enjoué ont été soulignées. Fin connaisseur du domaine des transports publics, venant de l'OFI, M. Bregnard avait des compétences techniques exceptionnelles afin d'insuffler le dynamisme nécessaire au développement des CJ. Sous l'ère Bregnard, l'entreprise voit le nombre de personnes transportées augmenter de près de 30% et affiche un chiffre d'affaires de 30 millions. Habile négociateur, tenace, pragmatique, il a en outre mené à bien l'étude de faisabilité du prolongement du réseau à Delémont (3^e rail) et initié l'étude devant permettre l'acquisition de nouveau matériel roulant en 2015. Maxime Jeanbourquin relève les qualités humaines de ce « Grand Timonier » dans ses relations au quotidien avec son personnel et les partenaires sociaux.

La larme à l'œil après les applaudissements nourris, le retraité du 31 juillet prochain, plein d'émotion et avec son humour caractéristique conclut « l'heure de la retraite a sonné et j'en reste... sonné? » Au revoir.



Frédéric Bolliger, nouveau directeur des CJ.

COMMENTAIRE

Il est temps

Il existe des règles de savoir vivre et de bienséance dans toutes les sociétés. Il est attendu de chacun de se conformer à l'usage ordinaire. On honore ceux qui portent des titres, on félicite les méritants, on remercie qui va en retraite. Minimum participatif attendu de chacun. Quand on est nanti du statut de cadre de la direction et qu'on se permet une attitude déplorable devant tous, il faut l'assumer jusqu'au

bout. Actionnaires, membres de la direction et administrateurs ont sans aucun doute ouvert les yeux mercredi dernier lors de la 68^e assemblée générale des CJ. C'est déjà une satisfaction. A présent, la question est de savoir jusqu'où le Conseil d'administration CJ prendra ses responsabilités. Il doit maintenant se poser les bonnes questions, et prendre les bonnes décisions. Il en va de l'image de l'entreprise.

Jean-François Milani

Jean-François Milani

Raccordement ferroviaire Suisse au TGV Rhin-Rhône

Coup de pioche symbolique

Les CFF, le Réseau Ferré de France, l'Office fédéral des transports et la République et Canton du Jura se sont associés pour marquer le lancement des travaux sur la ligne ferroviaire Delémont-Boncourt-Delle, en vue de sa modernisation et de son raccordement futur à la Gare TGV de Belfort-Montbéliard.

Au total, c'est des investissements de près de 30 millions de francs qui seront nécessaires côté suisse, pour moderniser la voie, rehausser des quais de gares et adapter les installations pour permettre davantage de fluidité sur cette ligne à voie unique. Sur le territoire français, 20 autres millions de francs seront mis à disposition par les partenaires suisses, dont 3 millions par le Canton, afin de garantir l'avancement des travaux sur la ligne Delle-Belfort. La France est toujours en phase

de bouclage du dossier au niveau financier pour cette ligne de 22 km, sans trafic voyageurs depuis 1992.

Quoi qu'il en soit, nous retiendrons que pour l'horaire commercial de décembre 2015, la connexion Suisse-France et plus singulièrement Delémont-Belfort-Montbéliard, sera enfin réalisée. Une réhabilitation attendue de pied ferme côté jurassien, afin de « positionner la région de manière stratégique, au cœur d'un espace géographique dynamique et de voies de communications performantes », selon le Ministre Philippe Receveur. Paris à portée de la ville de Porrentruy en 2 h 45 est tout de même une belle performance. Malgré quelques inconvénients et une fermeture de ligne temporaire cet été, ces travaux sont absolument nécessaires sur le tronçon jurassien qui a pourtant déjà vu sa fréquentation voyageurs augmenter de plus de 44% depuis 2004, grâce notamment à une offre de deux trains par heure. JFM

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 Gianolfi, Patrizia Pellandini, 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 19 juillet.
Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 9 juillet 10 h.
Pour les annonces, le délai est fixé au 23 janvier 10 h.

Angle droit

Quand une plainte aboutit en une conciliation qui donne satisfaction

Après un accident, il ne s'agit pas seulement de guérir de ses blessures, mais aussi de supporter la procédure pénale.

On est souvent confrontés au fait d'être accusé, sans avoir aucunement conscience d'être coupable. Dans un tel cas l'assistance d'un avocat est utile. En voici une illustration.

François*, cycliste, chute et se blesse assez sérieusement. Selon le témoignage de notre collègue blessé, à l'origine de cette chute, il y a un piéton qui faisait mine de vouloir traverser la route. Sans freinage énergique de François, il y aurait eu colli-

sion, c'est sûr ! Les passants accourus sur place lui prodiguent les premiers soins, avant l'arrivée de la police, puis de l'ambulance, qui l'emmène à l'hôpital.

Quatre mois plus tard, François est confronté à une procédure pénale, pour avoir enfreint les règles de circulation (perte de maîtrise de son véhicule, selon art. 31 § 1 de la LCR). L'événement s'étant produit sur le chemin du travail, François s'adresse donc à la Protection juridique du SEV.

Sur la route ou pas ?

Devant la police, les déclarations de François et celles du piéton sont contradictoires. Ce dernier prétend ne jamais avoir mis le pied sur la route, ni même avoir eu l'intention de le faire.

Il était sur le trottoir et admirait les immeubles du quartier. Notre collègue cycliste, lui, persiste et signe : le piéton traversait la chaussée de gauche à droite et se tenait au milieu de la route.

En l'absence de témoins ou de traces permettant d'infirmer ou de confirmer l'une des thèses, l'événement ne peut être éclairci et la procédure est suspendue. Aucun autre usager de la route n'est impliqué dans l'accident, qui n'a eu que de minimes conséquences. Le ministère public estime enfin que, si tant est que l'on puisse parler de faute du cycliste, elle doit être qualifiée de mineure.

Et la réparation du dommage ?

Cette décision est en soi positive pour François, qui reste cependant con-

vaincu de la culpabilité du piéton. Ce dernier campe malgré tout sur sa position et refuse même d'annoncer le cas à son assurance RC. François et son avocat passent à l'offensive en déposant une plainte. En effet, ses blessures ne sont pas guéries et il a entre-temps perdu son emploi.

La conciliation est tentée. L'avocat de François parvient à un accord extrajudiciaire favorable avec l'assureur du piéton : versement d'une indemnité à François et prise en charge de plus de la moitié des frais d'avocat. Notre collègue se dit très satisfait de cette issue, d'autant que son état de santé s'améliore lui aussi.

*Nom d'emprunt

L'équipe de la protection juridique

Cela vaut la peine d'entrer au SEV : tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste !

- Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.
- Le SEV négocie des conventions collectives de travail.
- Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.
- Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.
- Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.
- Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.
- Au SEV, tu peux t'engager.
- Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.
- Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.
- Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site www.sev-online.ch.
- Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.
- Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses : protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse maladie, 3^e pilier.
- Offre supplémentaire : 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de Fr. 78.-**, pour les membres qui concluent l'assurance de protection juridique privée. Ne pas oublier de cocher OUI à la protection juridique privée SEV Multi (ou NON si vous ne la voulez pas). Si le NON est coché ou que les deux cases sont laissées vides, vous n'êtes pas assuré.



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/prénom :

Rue :

NPA/lieu :

Téléphone :

Courriel :

Date :

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.
2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.
3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les sollicitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.
4. Les prix attribués sont les suivants :
Quatre membres recrutés = une radio DAB « Pure one classic » ou des écouteurs « Urbaneats Plattan ».
Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif « SEV by Anyway Solutions ».
Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.
5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne du 1^{er} janvier 2012 au 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.
6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.



Recruté par :

Nom/prénom :

Rue :

NPA/lieu :

Téléphone :

Numéro de compte/IBAN :

Signature :

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information ! Merci de ton intérêt !

Envoyer ce talon à : Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou le faxer au 031 357 57 58.

Balade rafraîchissante à portée de toutes les familles

Entre forêt et lac avec de beaux coups d'œil

Alessandro Galasso, conducteur-contrôleur au chemin de fer Lugano-Ponte Tresa, nous conseille une excursion à portée de tous, avec une variante pour celles et ceux qui sont un peu plus en forme.

Le train qui part de Lugano ou de Ponte Tresa, qui vient de fêter ses 100 ans d'activité, nous amène jusqu'à Caslano. Depuis la gare, en une dizaine de minutes, nous rejoignons le centre du village, en le traversant, nous arrivons au bord du lac.

Bien entendu, il est également possible de rejoindre le point de départ de notre balade sur un bateau de la Société de navigation du lac de Lugano. Nous prenons la direction sud, en longeant le lac qui se trouve sur notre gauche. En quelques minutes, la

route goudronnée rejoint un sentier pédestre, agréable et sans difficultés, mis à part quelques petites montées.

Le sentier débouche dans une forêt, où l'ombre des arbres dégage une agréable fraîcheur ; entre les branches l'on peut jouir de magnifiques coups d'œil sur le lac de Lugano, de la rive vis-à-vis de Carabietta jusqu'à, plus à l'ouest, la rive italienne de Lavena. Ensuite, le sentier longe l'étroit canal qui se jette dans le golf de Ponte Tresa. Ici le paysage change et le bois laisse la place à de nombreuses maisons et villas, mais également et surtout à quelques grottes qui permettent aux randonneurs assoiffés de se désaltérer tout en regardant les petits bateaux naviguer sur le lac et admirer la splendide vue sur le golf. En reprenant notre marche, nous traversons le nouveau quartier de Caslano et, en nous tenant sur la droite, nous revenons dans le centre du village. En tout,



nous avons parcouru 4,5 kilomètres. Mais ceux qui auraient envie de marcher davantage peuvent choisir la variante ci-dessous qui est à peine plus longue.

Parc naturel de Monte Caslano

Depuis la Piazza Lago de Caslano, on part sur la droite, en

empruntant le même chemin que la balade précédente. On monte vers les grottes pour ensuite emprunter le sentier didactique balisé par 15 panneaux illustrés qui expliquent les particularités géologiques et botaniques du site.

Le sentier permet aussi

d'atteindre le sommet de la colline, d'où l'on peut admirer le magnifique paysage qu'offrent les golfs d'Agno, de Caslano et de Ponte Tresa.

Le dénivelé de ce parcours reste faible (275 mètres) et c'est une balade qui est également à portée de tout le monde. *GI/AC*

PELLET PIOCHE: LES FESTIVALS D'ÉTÉ METTENT PARFOIS À RUDE CONTRIBUTION LES CONDUCTEURS



IL Y A 50 ANS

Ligne du Simplon

Les délégués de la Commission romande de la ligne du Simplon se sont réunis le 30 juin à Martigny, sous la présidence de M. Chevallaz, syndic de Lausanne. Ils ont appris que la commission fêterait son quarantième anniversaire lors de l'Exposition nationale de Lausanne, en 1964.

Le rapport de la Commission relève le succès remporté par le nouveau train TEE, dont le taux d'occupation oscille entre 54 et 76%. Mais une relation directe, de même nature, est désirable avec les pays du Nord. Le rapport insiste sur la nécessité d'aménager la double voie sur tout le parcours, ainsi que c'est le cas entre Domodossola et Milan; en effet, 38 kilomètres sont encore privés de ces installations.

Remise de la pétition demandant le maintien de l'agence CFF du centre-ville de Neuchâtel

2300 signatures contre l'absurdité

Les CFF veulent quitter leur agence de voyages du centre-ville de Neuchâtel pour la rapatrier à la gare. La clientèle de l'agence, le SEV et l'ATE demandent que l'ancienne régie fédérale renonce à cette décision absurde.

Journée particulière mercredi 27 juin au Château de Neuchâtel. En fin de séance, le Grand Conseil a fait ses adieux au Conseiller d'état Jean Studer qui quittera ses fonctions au 31 juillet pour devenir président du Conseil de banque de la Banque Nationale Suisse. Mais avant que les débats ne commencent, dans la cour du château, des clients de l'agence CFF du centre-ville, des représentants du syndicat SEV et de l'Association transport et environnement (ATE) ont remis au législatif cantonal une pétition munie de 2300 signatures. Cette pétition demande que le canton fasse

pression sur les CFF pour les empêcher de fermer à la fin de cette année l'agence CFF du centre-ville de Neuchâtel. Cette agence existe depuis une quarantaine d'années, elle est desservie par des employés compétents et serviables qui prennent le temps pour conseiller leur clientèle. Les CFF justifient leur décision en disant que cette agence ne couvre plus ses frais. La secrétaire syndicale du SEV, Valérie Solano, reconnaît une certaine baisse de rentabilité mais elle relève une augmentation de la vente de titres de transports. Un fidèle client de l'agence, ancien fonctionnaire au Département fédéral militaire, a fait entendre sa voix dans la cour du château : « je ne suis pas du tout un syndicaliste, mais je suis ici pour essayer de lutter contre l'absurdité des CFF qui ont décidé de supprimer un service qui marche bien sous prétexte qu'il dégage une faible rentabilité. Mais où est la notion de service public ? »

Texte et photos Alberto Cherubini



Dans la cour du château, où siège le Grand Conseil neuchâtelois, les représentants des pétitionnaires ne sont pas passés inaperçus.



Petit tour de force de la secrétaire du SEV, Valérie Solano, juste avant de remettre la pétition au Grand Conseil, a réussi à engranger une nouvelle signature, celle de la députée PS Barbara Goumaz.



Jean Studer salue le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique, avant d'entrer pour la dernière fois dans l'hémicycle du Grand Conseil neuchâtelois en qualité de Conseiller d'état.

MODERNISATION DE LA LIGNE DU SIMPLON

Avec plus de 200 trains par jour, la ligne du Simplon est un axe majeur du réseau ferroviaire. Le tunnel de Gobet, à Sierre, ne répond plus aux exigences actuelles et sera remplacé par un nouvel ouvrage en 2015.

Le premier coup de pioche a été donné le 15 juin dernier. Mis en service en 1877, l'actuel tunnel de Gobet à Sierre montre des signes de vétusté. Il va être remplacé par un tunnel à double voie, construit au sud du tracé existant.

Situé dans les éboulis de Sierre, le projet comprend un tunnel et deux tranchées couvertes. Long de 373 mètres, le nouvel ouvrage permettra une augmentation de la vitesse jusqu'à 140 km/h et sera adapté aux normes et aux gabarits actuels. La mise en service est prévue pour 2015.

Le premier coup de pioche symbolique a été donné en présence du conseiller d'état Jacques Melly, chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement du Canton du Valais, de François Genoud, Président de la ville de Sierre et de Peter Hunkeler, responsable de projets auprès de la Division CFF Infrastructure, ainsi que de nombreux invités issus des milieux politiques et économiques. Les CFF investissent 58,8 millions dans le nouvel ouvrage. Partenaire des CFF, la Ville de Sierre profite d'ailleurs de la construction du nouveau tunnel pour valoriser le quartier de Glarey. Quant à l'ancien tunnel, il sera remblayé avec les matériaux d'excavation une fois le nouveau tunnel mis en service.

Kurt Schleiss

Spécialiste courant fort, cycliste et bricoleur

En plus de son flair technique, divers autres facteurs externes ont influencé notre collègue de Suisse centrale qui est devenu en véritable bricoleur.

Kurt Schleiss a commencé par bricoler un porte-bagages pour son vélo, car il n'aime pas pédaler avec un sac à dos. Il a créé, il y a environ six ans un premier support assez basique sur son guidon pour fixer son sac à dos, pratique en particulier dans les montées qu'il aime faire pour s'entraîner puisque gravir les montagnes est son hobby. Il a déjà maîtrisé tous les quatre milles des Alpes et pris part deux fois à la course de vélo Verbier-Grimontz. Plus d'une fois, Kurt Schleiss a parcouru à vélo les 50 kilomètres entre son domicile de Silenen et le CDA (centre d'alimentation d'arrondissement) CFF de Lucerne, où il travaille en tant qu'assistant technique, surveillant avec son collègue l'alimentation en énergie du secteur Collaborateur de la conduite de l'exploitation – un job souvent très stressant car la moindre petite erreur peut paralyser la moitié du réseau CFF. Le sport, l'aide à rester en forme pour ce travail en équipe avec de grandes responsabilités. Pour transporter plus fa-



Le chef de genial-biken.ch lors de la séance photo pour son porte-bagages dans le val Maderan. Les difficultés à commercialiser son produit ne le découragent pas si vite, il reste fidèle à ses principes de vie: « vis tes rêves! » et « sois prêt à donner plus qu'à ne recevoir! »

cilement ses affaires, lors de ses trajets à vélo jusqu'à son travail, il a amélioré le support de son guidon. Il a collaboré pour cela avec une entreprise métallurgique locale et il a trouvé auprès d'une entreprise allemande une manière pratique de fixer en un seul clic son invention, ce qui permet d'enlever le support et le sac très facilement du vélo, par exemple si l'on veut monter dans un train.

Renoncer à la voiture

Un motif supplémentaire de fignoler cette trouvaille était de faciliter la combinaison entre vélo et transports publics, « afin que l'on roule moins en voiture ». « Si l'on a un bon système de bagages, il n'y a plus aucune raison de ne pas se rendre en transports publics au point de départ du tour à vélo », déclare Kurt Schleiss. Il n'est cependant pas un écolo pur et dur, car il possède une voiture et un camping car.

Ouverture sur le marché avec une production maison

En plus de la protection de l'environ-

nement et des raisons pratiques, l'intérêt de certains collègues et d'un vendeur de vélos l'a poussé à transformer son porte-bagages en produit fini et à en faire fabriquer une première série. Finalement, le shop CFF a intégré cet accessoire à vélo fort utile dans son assortiment.

Et un collègue lui a suggéré de développer un porte-bagages arrière, ce que notre bricoleur a fait en quelques mois en collaboration avec son entreprise-partenaire locale. Il propose aussi (via le shop CFF) un porte-sacoches qu'il fabrique lui-même dans la grange qui lui sert d'atelier.

Echappatoire pour surmonter les temps difficiles

Bricoler ses accessoires constituait pour Kurt Schleiss une échappatoire lorsque sa femme n'a plus pu l'accompagner dans ses tours en montagne suite à une maladie. Elle n'a pas trop mal pris son nouveau hobby, même si les milliers de francs investis jusqu'à présent n'ont pas encore été rentabilisés par les ventes et que son mari ne les récupérera probablement

jamais. En effet, le lancement dans un pays aussi cher que la Suisse d'un petit nombre d'éléments de pointe n'est pas facile non seulement du point de vue des coûts, mais surtout aussi parce que l'entreprise fondée par Kurt Schleiss dans laquelle il est tout seul, qui se nomme genial-biken.ch, ne dispose pas des mêmes relations que les fabricants établis.

« Cette expérience m'a ouvert les yeux sur la difficulté de mettre un nouveau produit sur le marché en Suisse en regard de la concurrence bon marché de l'Asie. En tant que client nous ne réfléchissons pas au fait qu'en Suisse, nous devrions aussi produire une technique de pointe afin de sécuriser l'emploi. » Ce sont entre autres ce genre de réflexions qui l'ont poussé à développer ses inventions, précise l'uranaï d'adoption. Le canton d'Uri a justement trop peu de places de travail et il est devenu un canton de pendulaires.

Dès 2015, Kurt Schleiss devra lui aussi aller travailler à Olten lorsque le CDA sera intégré dans le nouveau centre d'exploitation. Il espère d'autant plus qu'à part les nuisances, la NLFA de Suisse centrale apportera également de nouvelles places de travail dans le domaine du rail au lieu de supprimer les postes existants.

FI



Le bricoleur devant son atelier à Silenen.

CHARGEMENT À L'AVANT ET À L'ARRIÈRE

Au shop CFF on peut trouver le porte-bagages avec fixation au volant en un clic et un poids total de 464 grammes pour 98 francs, et celui à fixer derrière sur le vélo avec un poids de 880 grammes pour 198 francs. www.sbbshop.ch (voir rubrique « Outdoor »). www.genial-biken.ch



BIO

Kurt Schleiss (52) a fait un apprentissage de mécanicien sur machines chez BBC à Oerlikon et il a travaillé dès 1980 pour ABB Oerlikon en tant que monteur sur des locomotives électriques et des voitures voyageurs en Suisse et à l'étranger. En 1986, il a passé l'examen de mécanicien de locomotives aux CFF, mais il a dû changer de métier suite à un problème de daltonisme. Il est alors devenu machiniste et monteur spécialiste à l'usine électrique CFF d'Amsteg – et en 1987 il a adhéré au SEV. Dès 1993 il est chef d'équipe. Il a développé avec des spécialistes de Energie à Zollikofen un nouveau système d'alimentation en électricité dans son secteur (qui va du Tessin à Bâle en passant par la Suisse centrale). Il en a porté la responsabilité de 1998 à 2005. Depuis 2005, il surveille au CDA de Lucerne l'alimentation en électricité pour les trains dans la région Mitte de la direction d'exploitation. De plus, il siège dans la CoPe surface I-B région Mitte. Il est marié et habite à Silenen/UR. Ses hobbies sont les tours à vélo, à ski, les randonnées en montagne, les voyages, le bricolage.