

Nouveau président

Alain Gigon a été élu président de la section VPT Jura. Portrait et état des négociations aux C.J.

Page 5



Un ancien syndicaliste SEV à Bruxelles

Antoine Cochet a encadré plusieurs sections syndicales SEV avant de partir il y a quelques années à Bruxelles. Il travaille maintenant dans les institutions européennes.

Pages 6-7



Opérette

Christoph Fischer dirige la gare de Frick et chante sur la Fricktaler-Bühne.

Page 20

Conférence CCT CFF

Les négociations butent sur le système salarial



Réunie le mercredi 10 novembre à Berne, la Conférence CCT CFF du SEV demande à la délégation

syndicale de poursuivre ses efforts pour faire fléchir les CFF sur la ques-

tion du système salarial. Système qui prêterite les bas salaires. Manuel Avalone (photo), vice-président SEV et chef de la délégation syndicale, constate amèrement que « la nouvelle courbe salariale, selon la proposition des CFF, continue à affaiblir les salaires moyens plus bas pour les

niveaux inférieurs et présente des salaires moyens plus élevés pour les hauts niveaux». Tant qu'il n'y aura pas d'accord sur le nouveau système salarial, il n'y aura pas de négociations pour le renouvellement de la convention collective de travail.

Pages 2 et 3

La table ronde a fait ressortir le retard pris dans le financement des transports publics

Assemblée romande VPT

Quelque trois cents délégués ont participé samedi 13 novembre à l'assemblée des sections romandes de la sous-fédération VPT. La table ronde consacrée au financement des transports publics a confronté le secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser et

le président du Parti socialiste suisse Christian Levrat au conseiller d'Etat fribourgeois Georges Godel et au président du conseil d'administration des TPF Christian Castella. Christian Levrat a dénoncé le retard pris par les Fribourgeois, et d'une manière géné-

rale par les Romands, dans le développement des transports publics. Pour sa part, Christian Fankhauser s'en est pris au piètre aménagement du temps de travail dont souffrent de nombreux collègues roulants des ETC.

Pages 8 et 9



Grâce à l'excellente organisation de la part de la section VPT TPF Urbains, l'assemblée romande des sections VPT a remporté un vif succès.

ÉDITO

CHAQUE VICTOIRE EST UNE VICTOIRE DU PERSONNEL

Notre principe de collaboration avec les employeurs est ce qu'on appelle le partenariat social. Cela signifie que l'on recherche, lors des négociations, des solutions qui peuvent être soutenues par les deux parties, donc qui servent autant l'employeur que les employés. Parfois nous n'arrivons pas à notre objectif par ce biais-là. Nous sommes alors obligés de faire appel à des instances extérieures pour qu'elles jugent de la situation. Il s'agit souvent d'un tribunal arbitral, prévu comme instance d'arbitrage dans la convention collective de travail. Dans d'autres cas, comme actuellement dans la question de la répartition annuelle du travail, ce sont des autorités de surveillance de l'Etat qui s'en chargent. Des résultats obtenus précédemment nous ont montré que nous choisissons cette voie la plupart du temps au bon moment. Ainsi, nous avons dernièrement, en peu de temps, non seulement pris connaissance de la décision de l'OFT en notre faveur (lire pages 2 - 3) mais aussi obtenu une victoire auprès des CFF (voir dernier numéro du journal). Lorsqu'on dit «en notre faveur», on ne parle pas du SEV. Nous ne faisons pas ces démarches par intérêt personnel, mais toujours pour nos membres: lorsque nous utilisons la voie juridique, c'est pour les conditions de travail de nos membres. Chaque victoire est donc une victoire du personnel!

Barbara Spalinger,
vice-présidente SEV

EN VITESSE

UNE CHEFFE À LA TÊTE DE LA DIVISION VOYAGEURS CFF

■ Le conseil d'administration des CFF a nommé Jeannine Pilloud au poste de cheffe de la division Voyageurs et membre de la direction des CFF. Jeannine Pilloud, 46 ans, a occupé jusqu'à présent la fonction de Senior Vice President d'une entreprise internationale de télécommuni-



cations. Elle commencera son activité aux CFF dans le courant du premier semestre 2011. Dans l'intervalle, la division Voyageurs sera toujours dirigée ad interim par Urs Schlegel.

TRAIN DE NUIT

■ Les CFF et Trenitalia avaient profité du changement d'horaire 2010 pour supprimer les trains de nuit entre la Suisse et l'Italie. Une suppression qui avait fait des vagues. Une pétition avait été lancée par le comité « Viva EuroNight Luna ». Cette pétition a récolté quelque 6000 signatures. Elle a été remise à Doris Leuthard et Andreas Meyer. Les pétitionnaires demandent la réintroduction des trains de nuit entre la Suisse et l'Italie. Le SEV a apporté son soutien aux pétitionnaires.

TPF: NOUVEAU DIRECTEUR

■ Le conseil d'administration des Transports publics fribourgeois a nommé Vincent Ducrot au poste de directeur de l'entreprise. Actuel responsable des grandes lignes et membre de la Division voyageurs des CFF, ce Fribourgeois de 48 ans prendra ses fonctions le 1^{er} juillet 2011. Il succédera à Claude Barras. Dans le cadre de la mise en place du RER fribourgeois, Vincent Ducrot pourra faire valoir ses profondes connaissances du paysage ferroviaire helvétique.

La Conférence CCT exige de nettes améliorations dans l'offre des CFF

Le point crucial des négociations

Si les CFF maintiennent les baisses de salaire dans les bas échelons, le SEV ne pourra pas accepter le nouveau système salarial.

Lorsque ce numéro de *contact.sev* paraîtra, la dernière ronde de négociations sera imminente. Avant cette ronde, les positions demeurent si éloignées qu'on ne distingue pas d'accord possible. C'est aussi l'avis de la Conférence CCT, qui a été informée il y a deux semaines à propos du nouveau système salarial et de ses effets sur le personnel.

Deux influences fondamentales

Le chef de la délégation Manuel Avallone, ainsi que les deux spécialistes du salaire Nick Raduner et Philipp Hadorn, ont expliqué l'état des négociations. Ils ont mis deux éléments différents en évidence, qui s'influencent mutuellement :

- Les nouvelles classifications des postes et les 15 niveaux d'exigences qui y sont liés oc-



Manuel Avallone commente la nouvelle courbe de salaires proposée, qui est en dessous de l'actuelle pour les petits salaires (et en dessus pour les hauts salaires).

casionnent des changements par rapport au système actuel qui comporte 29 échelons de fonction. Certains postes seront moins bien évalués. « Ce changement concerne toute l'entreprise, du plus bas au plus haut, des perdants aux gagnants », a déclaré Avallone.

- La nouvelle courbe salaria-

le, selon la proposition des CFF, implique des salaires moyens plus bas pour les niveaux inférieurs et des salaires moyens plus élevés pour les hauts niveaux. L'orientation prise est donc sans ambiguïté : « Le potentiel est plus petit en bas de l'échelle et plus grand en haut. »

C'est surtout dans les classes les plus basses que les effets des deux éléments se cumuleront et conduiront à une nette dévalorisation.

Tout ne sera pas plus mauvais

Nick Raduner a cité les éléments qui ont déjà pu être réglés lors des négociations. Est notamment abandonné

L'Office fédéral des transports rappelle à l'ordre les CFF

La loi exige une répartition annuelle

Au sein de la Division P, région Est, les CFF imposaient au personnel de la manoeuvre et du nettoyage une répartition du temps de travail mensuelle. Alors que la loi stipule une répartition annuelle.

Une répartition mensuelle du temps de travail conditionne considérablement la planification de son temps libre. C'est pourquoi l'ordonnance de la loi sur la durée du travail (OLDT) exige une planification annuelle du temps de travail. Lorsque le secrétaire syndical SEV Peter Peyer a pris connaissance

qu'à Coire, les agents de la manoeuvre et le personnel du nettoyage étaient soumis à une planification mensuelle, il est sorti de ses gonds. Il a interpellé la direction du SEV qui, le 19 juillet de cette année, a sollicité une prise de position de l'Office fédéral des transports (OFT).

L'OFT tranche pour une répartition annuelle

La réponse de l'OFT est tombée le 3 novembre. L'office fédéral des transports exige que les CFF élaborent avec leur personnel de Coire une répartition annuelle du temps de travail. La rédaction de *contact.sev* a demandé aux CFF s'ils entendaient recourir au Tribunal administratif. L'ex-régie fédérale a

fait savoir qu'elle n'avait pas encore pris sa décision, mais que pour l'année 2011 elle allait élaborer une planification annuelle du temps de travail pour les cheminots de Coire.

Une obligation légale

A relever que l'OFT a fait savoir dans sa réponse, que la répartition annuelle du temps de travail n'est pas une affaire qui se négocie, mais c'est une obligation légale. Lors des assemblées du personnel de la région Est, les CFF prétendaient qu'une planification annuelle portait préjudice à l'aménagement des vacances du personnel. Un argument qu'avait contesté le secrétaire syndical SEV Hürg Hurni.

Satisfait de la réponse de l'OFT, Jürg Hurni demande que maintenant les CFF applique la répartition annuelle dans toutes les régions du pays.

La sous-fédération RPV satisfaite

Si une personne est particulièrement satisfaite par la décision de l'OFT, c'est bien le président central de la sous-fédération RPV Hanspeter Eggenberger. « Les CFF devront tirer les enseignements nécessaires de cette décision. Le cheminot qui effectue des tours de service irréguliers, a droit en principe à une répartition annuelle du temps de travail. Cela permet de planifier son temps libre. »

Markus Fischer/AC

reste la courbe salariale

L'engagement en dessous du salaire minimum de la fonction, ce qui se faisait assez souvent; les seules exceptions seront pour des gens engagés directement après la formation. Le maximum d'une bande salariale pourra être atteint en 20 ans. Mais ici, l'expérience nous a bien montré que les 12 ans qu'il faut actuellement, avec le système salarial en vigueur, ne sont que pure théorie. On reste donc encore sceptique à ce propos. Une nette amélioration toutefois: la nouvelle réglementation des évaluations du personnel, qui devra suivre des critères définis selon les descriptifs des postes. Jusqu'à présent, l'entretien était souvent basé sur des critères arbitraires, au bon vouloir des supérieurs hiérarchiques.

Aucune perte pour les anciens

Les CFF offrent en outre: le statu quo pour les collaborateurs actuels, qui continueront à percevoir leur salaire, des garanties sur les anciennes indemnités de résidence

et des augmentations futures générales de salaires pour les employés situés tout en haut de l'échelle salariale.

Des requêtes subsistent

Pour les délégués à la Conférence CCT, cette offre ne suffit pas. Ils critiquent le nombre élevé de personnes (environ 40% des employés actuels) qui se trouveraient alors au-dessus de leur propre bande salariale. « Ce qui revient à dire, de la part des CFF: tu n'aurais pas dû gagner autant que nous te payons », a déclaré un participant, sous les applaudissements de l'assistance.

Le point le plus important est la progression de la courbe salariale. Plusieurs orateurs jugent insupportable que la courbe soit plus basse jusqu'à la fonction 19 actuelle. Accepter le résultat des négociations est impensable pour la Conférence CCT, tant que les CFF ne se montrent pas prêts à y apporter des corrections.

Compétitifs ?

Le président SEV Giorgio Tuti a appuyé cette idée. Il a fait

remarquer que les CFF se trouvaient dans une situation difficile. Comparés à Swisscom et à La Poste, les CFF ont besoin de beaucoup d'argent dans les prochaines années. « Mais ils ne peuvent pas simplement aller le chercher du côté du personnel! » a-t-il souligné. Pour lui, il faut faire attention car « ça n'ira pas long jusqu'à ce que les CFF apportent des correctifs, si le marché du travail montre qu'ils ne sont plus compétitifs! »

Il voit des éléments positifs aux négociations menées jusqu'à présent, mais on ne peut pas accepter cette courbe salariale selon lui.

Des cartes postales pour Jordi

Les délégués CCT ont communiqué clairement leur position à Markus Jordi, chef du personnel CFF, par une action cartes postales. Le SEV attend maintenant que les CFF fassent un pas lors de la prochaine ronde de négociations.

Peter Moor/Hes

Décès d'un grand militant SEV

Peppone nous a quittés sans bruit

Pierre Monod s'est éteint dans sa 87^e année. Infatigable militant syndical, il a beaucoup lutté pour sauver les lignes de chemin de fer de l'AOMC et de l'ASD.

« Je rends hommage et je salue Pierre Monod, l'homme exemplaire totalement engagé dans la défense de l'intérêt collectif, avec ses valeurs de gauche en granit, à l'amitié exigeante et

travail était total. Excellent connaisseur du droit du travail et des assurances sociales, il savait comme nul autre faire pression auprès de son employeur et auprès des assurances pour faire valoir les droits de ses collègues. « La charge de président de section m'occupait plusieurs heures par jour », racontait-il dans sa maison de St-Triphon. Maison qui est restée jusqu'il y a quelques mois le lieu de rassemblement des amis de tous horizons et des gens du village. Si la charge de président l'occupait plusieurs heures par jour, c'est que Pierre Monod ne se contentait pas de défendre les droits individuels de ses collègues. C'était un militant syndical qui croyait dur comme fer en l'action collective. Véritable rassembleur, il a conduit d'innombrables luttes aussi



Pierre Monod, alias Peppone.

indéfectible, véritablement « Peppone » au grand cœur, fier de son drapeau SEV, « Syndicat des cheminots » sur fond rouge vif. » C'est par ces mots que Michel Béguelin a conclu l'hommage qu'il a rendu à Pierre Monod le mardi 17 novembre au temple d'Ollon. Une foule d'amis et de connaissances s'étaient pressés pour un dernier adieu au grand syndicaliste chablaisien que tout le monde appelait Peppone.

Wattman-contrôleur puis chef de gare d'Ollon au sein de la compagnie Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC), Pierre Monod, dès la fin des années quarante, s'est engagé au SEV, au sein de la section VPT La Plaine du Rhône, section qu'il présidera durant plusieurs décennies. Son engagement au service de ses collègues de

bien pour obtenir des augmentations salariales que pour sauver l'AOMC et l'ASD, deux lignes ferroviaires menacées de fermeture. Celles et ceux qui ont eu le privilège de côtoyer Peppone ne pourront pas oublier cet homme généreux à la langue bien pendue. Il savait être acerbé lorsqu'il ruodoyait les faux-culs de toutes espèces, ainsi que les « grosses crapules » comme il aimait définir les financiers et les capitaines d'industrie qui s'enrichissent sans scrupules sur le dos des travailleurs.

Mais Peppone savait aussi être tendre comme du beurre lorsqu'il évoquait son épouse Berthie et les fleurs de son jardin. Ces fleurs qui, le printemps prochain, reflleuriront orphelines du regard malicieux de Peppone.

AC

elle du temps de travail



Une répartition annuelle du temps de travail permet de planifier de manière appropriée son temps libre a tranché l'Office fédéral des transports.

Vers quelle Suisse allons-nous ?

Franck-A. Meyer, l'éditorialiste alémanique, pose la question pertinente « à qui appartient la Suisse ? » (Sonntagsblick 24.10). Et il esquisse un début de réponse en démontrant qu'une société parallèle, non suisse, se développe en haut de la pyramide de la richesse, avec des conséquences qui s'enchaînent en devenant de plus en plus lourdes pour la majorité de la population. Voilà qui mérite approfondissement.

Tout d'abord, est-il vrai que la patrie serait en passe d'être vendue aux étrangers ? Mais tout de suite, qu'est-ce que la patrie ? S'il s'agit du « sol sacré », alors effectivement dans les régions les plus cotées, les achats de biens immobiliers par des étrangers fortunés sont en plein boom. Pour l'Engadine, la région de Gstaad, l'Arc lémanique, le Tessin, le Valais, il n'y a rien de nouveau, si ce n'est l'ampleur extraordinaire que prend maintenant le phénomène. Par contre son extension à pratiquement toutes les régions du pays (voir les 250 millions investis à Andermatt, voir les placements allemands en Suisse alémanique) conduisent à penser qu'on s'approche du moment où la majorité des surfaces habitables ne seront plus en mains de Suisses parce que trop chères pour eux. Question subsidiaire : cela a-t-il de l'importance ? Dans l'état actuel des choses, une certitude se dégage : la très grande majorité des habitants de ce pays, les petits et moyens revenus en particulier, subissent déjà ou vont subir de plein fouet les effets de l'augmentation accélérée

du prix des terrains ; ils auront de moins en moins le choix de leur lieu d'habitation. Par conséquent, bien plus qu'aujourd'hui, ils iront habiter là où leurs revenus leur permettront de trouver un toit. D'où, entre autres, des besoins de transports démultipliés avec des infrastructures déséquilibrées par l'effet « heures de pointe ». D'où aussi, déjà maintenant, tout au bout du fil des conséquences, l'exemple des mesures d'exclusion des transports publics avant 9 heures du matin pour les seniors vaudois...

Sur le plan de l'économie, avec l'effet mondialisation, il y a longtemps que les plus grandes entreprises sont plus ou moins en mains d'actionnaires internationaux, voire dirigées par des managers étrangers. Mais qu'en est-il des centres de décision ? Suisses ou pas, cela n'a aucune importance (voir ces jours le cas Roche).



Beaucoup d'entreprises sont venues chez nous pour des raisons purement fiscales. Le cas actuel le plus emblématique est celui de la plus grande scierie de Suisse, entreprise autrichienne venue en 2005 dans les Grisons, avec une garantie d'allègements fiscaux durant 10 ans. Et aujourd'hui,

blématique est celui de la plus grande scierie de Suisse, entreprise autrichienne venue en 2005 dans les Grisons, avec une garantie d'allègements fiscaux durant 10 ans. Et aujourd'hui,

l'entreprise évoque un risque de faillite. Et ça marche : le canton et la commune vont verser quelque 40 millions supplémentaires... Beau cercle vicieux, merci chers contribuables ! Mais l'exemple le plus éclatant, à l'échelle d'un pays comme le nôtre, est celui de l'Irlande. Avant nous, ce pays a suivi à la lettre les dogmes du libéralisme et des baisses fiscales systématiques. Dans un premier temps, il est devenu un paradis pour les investisseurs étrangers, l'argent coulait à flots, comme chez nous actuellement. Puis très rapidement, la bulle a explosé. Aujourd'hui les entreprises étrangères fuient le pays devant le poids des intérêts des dettes bancaires, puis publiques qui en résultent pour sauver les banques. Bien sûr, le chômage bat tous les records. Et après les entreprises, les citoyens irlandais, les jeunes bien formés d'abord, commencent aussi à s'expatrier vers des horizons moins sombres. A terme, à part les paysages et les vieux, que va-t-il rester du pays ?

Cet exemple irlandais commence à troubler la presse alémanique (y compris la très droitière Neue Zürcher Zeitung). Mais le trouble ne va pas très loin, la Suisse évidemment sait se mettre à l'abri d'une telle catastrophe ! La réflexion s'arrête là. Heureusement, Franck-A. Meyer, encore bien seul, va plus loin. La perspective que la Suisse se transforme en Monaco des Alpes, une sorte de ghetto-paradis fiscal pour ultrariches, avec un petit peuple de serviteurs et de gardiens multiples aux ordres d'une bourgeoisie de gérontes de fortune et de boutiquiers de luxe, ne lui plaît pas du tout... Et il a bien raison.

Michel Béguelin

Votation du 28 novembre

Oui aux impôts équitables

Ces dernières années, ce sont les riches, les profiteurs et les gros salaires qui ont bénéficié de nombreux cadeaux fiscaux. Les pauvres, par contre, et les personnes dont les revenus sont ordinaires ont dû passer à la caisse. Ils paient plus de taxes et subissent les hausses massives des primes des caisses-maladie.

A partir du 28 novembre, c'en sera fini de ces pratiques insensées, si l'initiative pour des impôts

équitables du Parti socialiste est acceptée par le peuple. Les pauvres et les personnes dont les salaires sont ordinaires en profiteront. Car, si les riches et les gros salaires doivent payer plus d'impôts, plus d'argent entrera dans les caisses publiques. De l'argent qui pourra être mis à profit pour les gens normaux, comme nous. L'initiative demande que cet argent soit distribué dans toute la Suisse. Cela fera 150 francs par contri-

buable. Ainsi, celles et ceux qui voteront OUI le 28 novembre à cette initiative, non seulement diront OUI à plus de justice, mais aussi permettront aux gens normaux d'avoir plus d'argent pour vivre.

Pour rappel, l'Union syndicale suisse recommande le double NON à l'initiative sur le renvoi des étrangers criminels et à son contre-projet.

Daniel Lampart, USS

IMPRESSUM

contact.sev: Journal du Syndicat du personnel des transports, il paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462 **Editeur:** SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch
Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.-

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

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 25 novembre. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 18 novembre à 10 h.

Un tout nouveau comité pour la section VPT Jura

Comité et assemblée font le plein

C'est devant une assemblée fort fournie que le nouveau comité a été élu jeudi 11 novembre à Saignelégier. Ils seront désormais douze à œuvrer dans ce comité de section, avec, à la présidence, Alain Gigon.

L'assemblée d'automne de la section VPT Jura a réuni beaucoup de monde, puisque quasi quarante personnes avaient fait le déplacement. Il faut dire que de nombreux membres du comité devaient être élus ce jour-là, dont le président, puisque Jean-François Milani avait « remis son tablier » en cours d'année 2010. Celui-ci, absent puisqu'il travaillait le soir de l'assemblée, a été vivement remercié de son engagement pour la section et le syndicat en général. Le nouveau comité a été élu en bloc, par applaudissements. « Vous avez toute notre confiance », a déclaré un membre à l'issue de cette élection. Une nouvelle équipe complète s'attelle donc à l'activité syndicale, avec, au premier plan, les requêtes 2011.

Négociations difficiles

Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical en charge de la section,

a fait le point sur l'état des négociations à mi-novembre. Il est revenu sur les requêtes envoyées début juillet à la direction et la première rencontre datée du 28 septembre. « L'entrée en matière a été difficile », a précisé Jean-Pierre Etique. La direction s'est prononcée de prime abord négativement sur toutes les requêtes, en argumentant sur la « situation catastrophique » de l'entreprise. La direction a même demandé de renoncer aux augmentations automatiques selon les échelons de fonction.

Sur pression du syndicat et du personnel, les Chemins de fer du Jura ont revu leur position et proposé une « enveloppe » lors de la dernière rencontre du 9 novembre. Le contenu ? Refus de l'augmentation de 100 francs par mois demandée par les syndicats, augmentation du coût de la vie garantie mais retrait de 0,4% pour payer le jour de vacances supplémentaire demandé (accordé même si le renchérissement se situe en dessous de 0,4%) et promotion dans les échelons garantie. Concernant les indemnités de résidence, la direction accepte qu'elles soient acquises jusqu'à la fin de la carrière et en ce qui concerne la prime d'ancienneté, les CJ reviennent en arrière et annulent leur déci-

NOUVEAU COMITÉ DE LA SECTION VPT JURA



Devant: Coralie Rais (secrétaire correspondance), Aurélien Mouche (secrétaire procès-verbaux), Jean-Michel Jourdain (membre, ancien), Jean-Michel Mérillat (vice-président), Walter Kohler (membre). Derrière: Gérard Rais (membre, ancien), Jérôme Mugny (administration générale, ancien), Alain Gigon (président), John Schneider (membre), Pierre Zweiacker (membre). Manquent sur la photo: Jean-Louis Theurillat (membre) et Isabelle Courbat (membre).

sion de ne plus l'accorder sous forme de congé. L'assemblée a pris acte de la proposition des CJ et donne son entière confiance à la délégation de négociations pour défendre ses intérêts lors de la prochaine rencontre, prévue le lundi 6 décembre. Selon Jean-Pierre Etique, la situation actuelle place les CJ en milieu de peloton concernant les négociations, ce qui n'est pas si mal puisque c'était vraiment très mal parti.

Actualités de la section

Daniel Sautebin et Pierre Zweiacker fêtent tous deux leurs 25 ans de SEV et deux collaborateurs ont pris leur retraite en 2010, Jean Bögli et Urs Hoehn. Quelques personnes ont rejoint le syndicat durant l'année. Le responsable recrutement de la section reste Jean-François Milani.

Alain Gigon, président ad interim depuis juin, est allé à la rencontre des membres sur

le terrain, accompagné de Jean-Pierre Etique. Cela se fait dans toutes les sections, sans souci aucun. Aux CJ, un courrier a été adressé peu après à Alain Gigon pour lui signifier que de telles démarches n'étaient pas autorisées. Difficile de travailler dans de telles conditions, selon Jean-Pierre Etique, qui n'a jamais vu ça. On espère juste qu'Alain Gigon n'a pas été trop « refroidi » par ces remontrances...

Henriette Schaffter

Alain Gigon, un « marin » à la barre

Alain Gigon est entré en mars 1977 aux CJ et en avril 1978 au SEV. Carrossier de formation, il travaille actuellement comme chef d'équipe à la Division « Voies et bâtiments » sur tout le réseau des CJ, mais en particulier sur le secteur La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont et Saignelégier - La Combe. Ce grand gaillard de 57 ans a 4 enfants, dont trois hors du nid. Il se définit comme un franc-montagnard pur, même s'il a beaucoup voyagé. De 1971 à 1974, il a travaillé dans la marine, chez « Suisse Atlantique » et a navigué durant

trois ans sur les eaux du



globe. « On allait chercher du charbon en Amérique du

Sud, du minerai en Australie qu'on amenait ensuite au Japon, du blé au Canada, etc. », explique-t-il. « J'ai vécu une vie de marin. On s'arrêtait dans les ports pour entretenir le moteur du bateau. On sortait la nuit dans les villes des quatre coins de la planète. Mais j'ai aussi passé jusqu'à 31 jours en mer, sans toucher terre, en allant d'Europe en Afrique du Sud. »

Avant cette période dans la marine commerciale, il a travaillé une année comme facteur à Bienne. A son retour, il a été lamineur durant deux ans à La Neuveville

pour revenir dans les Franches-Montagnes, aux CJ, en 1977. Et ne plus en repartir.

Ne pas laisser mourir la section

Au niveau syndical, il a fait partie du comité durant une dizaine d'années et a été membre de la commission CCT. Il a tardé à montrer son intérêt pour la fonction de président mais s'est finalement déclaré prêt à reprendre le flambeau, car « ça faisait mal que tout soit fini ». La première séance de comité sous sa direction a réussi à réunir une dizaine de personnes qui ont soudaine-

ment pris conscience de la nécessité de maintenir la section. Tous les corps de métiers y sont représentés, manquant juste un Ajoulot.

« Jean-Pierre Etique m'a tranquillisé. Ça me faisait un peu peur car le président sortant était engagé sur tous les fronts », déclare-t-il. Sa première action ? « On a obtenu l'application de l'arrêté Orange. Les indemnités de nuit et du dimanche ont été versées avec le salaire du mois de juin et on a réussi par la même occasion à les faire augmenter de 6 francs de l'heure à 6,50. »

Hes



« La Suisse est bien au centre de l'Europe mais est contournée de toutes parts, politiquement sans aucun doute, au niveau des transports également. »

Antoine Cochet

Antoine Cochet, administrateur auprès du Comité économique et social européen (CESE), un syndicaliste européen qui a fait ses armes au sein du SEV

« L'Europe avance, seuls les absents comme la Suisse ne s'en rendent pas compte »

L'assemblée romande des syndiqués des entreprises privées, à Marly, samedi 13 novembre dernier, fut l'occasion d'échanger quelques propos avec un Européen convaincu. L'homme qui a travaillé comme secrétaire syndical au SEV pose un regard suisse depuis Bruxelles.

BIO

Antoine Cochet est né en 1949 à Yverdon-les-Bains (VD). De 1965 à 1975, formation et travail au service de l'exploitation des CFF. S'engage au SEV comme secrétaire syndical; encadre les sections CJ, GFM/TPF, RVT, TC, CMN, VR et TPG. Spécialiste du domaine LDT (Loi sur la durée du travail), s'occupe de la formation syndicale. En 1992, départ à Bruxelles auprès de la Confédération européenne des syndicats (CES), travaille à l'Académie syndicale européenne (ASE) comme responsable de

formation pour les permanents au niveau européen, et ce jusqu'en 2005. Décroche un Master II en ingénierie de formation d'adultes. En 2003, il obtient la double nationalité belge, peut travailler au sein des institutions européennes. En 2006, passe au Comité économique et social européen; occupe différentes fonctions dont celle de secrétaire du Groupe II, groupe des travailleurs, représentant les salariés. Antoine est père de deux filles adultes, et une fois grand-père.

JFM



Antoine Cochet a retrouvé avec un plaisir non dissimulé ses anciens collègues du SEV lors de la Journée romande des sections VPT qui s'est déroulée le samedi 23 avril à Marly (Fribourg). De g. à dr.: Antoine Cochet, Pierre-Alain Perritaz et Gilbert D'Alessandro de la section VPT TPF Urbains, Danièle Dachauer, vice-présidente centrale VPT et Kurt Nussbaumer, président central VPT.

contact.sev: Alors comment ça va, content de retrouver pour une journée tes amis des Transports publics fribourgeois ?

Antoine Cochet: Merci, je vais très bien et suis très content d'avoir été invité à cette assemblée. Après 18 ans, c'est avec plaisir que j'ai retrouvé mes anciens collègues de la VPT.

En 1992 tu rejoins Bruxelles. Tu travailles à l'Académie syndicale européenne (ASE) de la Confédération européenne des syndicats (CES), comme formateur pour les permanents syndicaux, un Helvète au service de la Communauté européenne, c'est plutôt un paradoxe !

Effectivement, à l'époque j'étais le seul Suisse. La CES regroupe 82 confédérations syndicales nationales comme par exemple l'USS. L'USS est d'ailleurs un des six membres fondateurs de la CES en 1973.

Quelle est cette présence des syndicats suisses à Bruxelles, comment sont-ils perçus en Europe, notamment en ce qui concerne le respect de la paix du travail ?

Le degré de présence européenne des syndicats suisses existe assez peu, mais par-

fois cela peut vite changer. Quant aux particularités des spécificités de «votre système», il n'a pas un relief particulier, peu de commentaires, cela reste associé à l'histoire du pays. Car

« Après 18 ans, c'est avec plaisir que j'ai retrouvé mes anciens collègues de la VPT. »

Antoine Cochet

L'Europe avance sans se soucier des non-membres. Politiquement ou syndicalement.

Précisément, la jeunesse socialiste suisse vient de faire plier le PSS afin de pousser la Confédération à rouvrir des négociations pour demander l'adhésion de la Suisse à l'Union européenne, une bonne chose selon toi ?

Evidemment, comme européen convaincu, je dispose à présent de la double nationalité. Mon pays, mon espace, c'est l'Europe. La Suisse au stade actuel, participe finalement comment? Elle paye, sans décision possible, sans donner son avis. Dans quel autre domaine, qui accepterait cette incongruité? En principe, qui paye veut participer et dire son mot.

Quelles sont les principales avancées du point de vue social et des travailleurs pour les salariés de l'Union européenne ?

Il existe toute une série d'accords entre les partenaires sociaux européens

comme le temps partiel, les contrats à durée déterminée, le congé parental dont le droit vient d'être étendu également au père, et le télétravail. A cela s'ajoute l'allongement du congé maternité même si la question de la rémunération n'est pas garantie, les dispositions relatives au marché du travail inclusif – toutes mesures concernant les exclus du marché du travail –, l'amélioration de la coordination de la protection sociale en cas de mobilité des travailleurs, y compris la préretraite, les mesures de lutte contre la pauvreté, la garantie d'une pension décote, les soins de longue durée et finalement la garantie d'un revenu minimum. Je ne voudrais pas oublier non plus de mentionner l'insertion de la

INTERVIEW



Antoine Cochet a été secrétaire syndical SEV avant de rejoindre les institutions européennes à Bruxelles.

Charte des droits fondamentaux de l'UE dans le Traité de Lisbonne qui représente une avancée sociale très importante. Elle comporte 54 articles dont le droit de grève – art. 28.

Au Comité économique et social européen (CESE) tu travail-

” L'Europe veut rétablir la prospérité des chemins de fer ; réduire les coûts ; améliorer la qualité des services ; proposer de nouveaux produits et développer les marchés. “

les à nouveau dans le domaine des transports (rail et route). Quel est ce travail, des liens existent-ils avec les syndicats suisses, par exemple le SEV ?

Au CESE, ce sont là les représentants de la société civile, environ 350 membres. Ils disposent d'un droit d'initiative. Les textes de la Commission européenne, du Parlement et du Conseil y sont analysés ici. Mon travail consiste à encadrer les rapporteurs dans la prépara-

tion des avis du CESE. Par exemple, pour le futur « espace ferroviaire unique européen », les syndicats via la Fédération européenne des transports ont leur mot à dire. Nos conclusions peuvent aussi servir au SEV. L'Europe veut rétablir la prospérité des chemins de

fer ; réduire les coûts ; améliorer la qualité des services ; proposer de nouveaux produits et développer les marchés. La Communauté européenne a besoin de chemins de fer d'un type nouveau. Bon, un fossé existe encore entre les propositions du Conseil européen, qui fonce dans les principes, qui prend des décisions, et les Etats membres, qui freinent parfois les applications.

La Suisse vient de percer le tunnel de base du Gothard. Elle le paye aussi totalement bien qu'il profitera à l'ensemble de l'Europe et constituera même la pierre angulaire des transports nord-sud à travers l'Europe. Une contribution en somme de la Suisse, qui pourtant n'est toujours pas membre... Comment ces aspects sont-ils perçus à Bruxelles ?

C'est le problème. Il faut comprendre que l'architecture européenne des transports se met en place de manière permanente sans s'occuper de ce qui se fait en Suisse. Son contournement se fait inévitablement par d'autres axes avec des pays membres. Les grandes décisions, les projets de lignes nord-sud et est-ouest, évitent l'île Suisse, ce n'est pas un cliché. Pourtant la Suisse, avec son système de ferroutage, a valeur d'exemple et son réseau ferroviaire est reconnu comme extraordinaire. Le Gothard est une bonne

chose, mais d'autres dispositions se prennent.

La retraite est un thème d'actualité partout comme en France voisine ces dernières semaines. Comme salarié européen, ton droit à la retraite est-il pour bientôt ?

Dans 2 ans, donc à 63 ans.

... plus qu'à choisir entre la mer du Plat Pays ou la neige des montagnes suisses...

Propos recueillis par Jean-François Milani

STRUCTURE SIMPLIFIÉE DES INSTITUTIONS EUROPÉENNES

Conseil européen Orientations politiques générales et les grandes priorités de l'UE.

Parlement européen Députés, représentants du peuple.

Conseil de l'Union européenne Les ministres des Etats membres.

Commission européenne Les commissaires, administration et gestion de l'UE.

Organes consultatifs Comité des régions (représente les autorités régionales et locales) ; Comité économique et social européen (dont Antoine Cochet est administrateur, représente la société civile, les employeurs et les travailleurs).

Site : <http://europa.eu>

La table ronde consacrée au thème de « L'avenir et le financement des transports publics dans le canton de Fribourg » a été le moment fort

A Marly (FR), l'assemblée romande

Plus de 300 délégués et invités ont participé samedi 13 novembre à la Journée romande VPT qui s'est déroulée au centre sportif de Marly-Cité. Organisée par la section TPF Urbains, cette journée a été marquée par une table ronde consacrée au financement des transports publics.

Présidée de main de maître par Pierre-Alain Perritaz, l'assemblée romande VPT a marqué les esprits de celles et ceux qui y ont participé. Une



De l'avis de nombreux participants, l'assemblée des sections romandes VPT de Marly a été du point de vue syndical l'une des plus engagées.

assemblée de qualité, tant par les propos tenus par les divers orateurs que par la minutie de l'organisation. Une cinquantaine de bénévoles, recrutés par la section organisatrice TPF Urbains, tous reconnaissables à leur tee-shirt noir et logo vert, ont

contribué par leur gentillesse et serviabilité au succès de cette journée.

La force des sections

« Nous, syndicalistes, sommes là pour défendre nos droits. Le secteur des transports publics jouit d'une certaine paix sociale. Il n'est cependant pas certain que cela perdure. S'il le faut, nous rappellerons à qui de droit que plus de 70% des employés des transports publics sont membres du SEV! » Et vlan! Par son discours, Danièle Dachauer, vice-présidente centrale VPT, a démontré que sa sous-fédération est bel et bien l'une des plus combattives des neuf sous-fédérations que compte le SEV. Gilbert D'Alessandro, président de la section hôte de la journée, a clamé à la tribune: «Nous



Trois conducteurs des TN, nouveaux membres du SEV, avec Fabrice Bauer, champion neuchâtelois du recrutement. De g. à d.: André Paschoud, Yeshaw Abdurhman, Fabrice Bauer et Rémy Chappuis.

sommes un syndicat fort, capable de conjuguer le verbe combattre au passé, au présent et au futur!» Barbara Spalinger, vice-présidente SEV et responsable pour notre syndicat des relations avec les ETC, a livré le secret de la combativité de la sous-fédération VPT: «C'est au sein des sections que réside la force pour défendre nos membres: plus nous sommes

nombreux, plus nous sommes forts, c'est pour cela que je vous invite à poursuivre vos efforts de recrutement.» Du coup, les meilleurs recruteurs VPT Suisse romande de l'année écoulée ont été primés.

La parole aux invités

Pierre-Alain Clément, syndic de la ville de Fribourg, a évoqué la forte croissance de la population que connaissent le canton et la ville de Fribourg. Croissance qui oblige les autorités à réfléchir sur le développement des transports publics. Un développement qui passe par les Transports publics fribourgeois: «Dans notre ville et dans notre canton, nous avons besoin d'une entreprise multimodale performante comme le sont les TPF.» Claude Barraz, directeur des TPF, a quant à lui préféré appliquer l'adage chinois qui dit qu'une image vaut mille mots. Au lieu d'un grand discours, il a fait projeter le film «Dix années des TPF». Un film réalisé à l'occasion des dix ans de la création des TPF, nés de la fusion de la GFM et des TF. On y découvre que les TPF emploient 650 personnes actives dans une quarantaine de métiers. Le film rappelle justement que les TPF assument leur responsabilité sociale et qu'ils

RÉSOLUTION « LOI SUR LA DURÉE DU TRAVAIL (LDT), PAS DE RÉVISION AU RABAIS »

Les participants à l'assemblée régionale SEV VPT de Marly demandent aux instances SEV:

1. D'être informés régulièrement de l'état des discussions tripartites (OFT, employeurs et syndicats);
2. De refuser toute tentative de flexibilisation supplémentaire du temps de travail;
3. De déposer des revendications améliorant la protection des salariés, tel par exemple le renforcement du pouvoir décisionnel des collaborateurs dans l'élaboration des tableaux de services.



Les vainqueurs du concours de recrutement entourent Danièle Dachauer, vice-présidente centrale de la VPT. De g. à dr.: Jean-François Stern, jeune retraité du secrétariat central SEV; Fred Nouchi, TPG; Fabrice Bauer, TN; Danièle Dachauer; Giuseppe Ferace, VMCV; Domenico Crudo, TL; Johan Pain, TL; Aïssam Echchorfi, TL; Jérôme Koenig, TPF Autobus; Augusto Alcayaga, TL; Jean-François Milani, CJ. Les collègues Christian Abas, TPG, et Rodolphe Lheriteau, NSTCM-TPN, étaient excusés.

de cette assemblée qui a réuni plus de 300 délégués et invités

VPT a remporté un franc succès

sont signataires d'une convention collective de travail avec le SEV.

Résolution

Le collègue Jean-Claude Cochard, de la section VPT GoldenPass, est monté à la tribune pour dénoncer la « désinvolture » de la sous-fédération VPT qui « laisse couler l'Ascoop ». Jean-Claude Cochard juge que ce « naufrage est aussi cruel que le Titanic socialement parlant » et il prédit pour les assurés dont les entreprises ont rejoint Symova ou Profélia « de nouvelles cotisations d'assainissement ».

En fin d'assemblée, le président Pierre-Alain Perritaz a proposé une résolution ayant trait à la révision de la loi sur la durée du travail (lire encadré en page 8). Résolution qui a été acceptée à l'unanimité.

Hommage aux retraités

Si l'essentiel des débats de cette Journée romande VPT a été justement consacré à l'actualité syndicale et à la politi-



Pierre-Alain Perritaz, président du comité d'organisation, a conduit de main de maître cette assemblée romande. Son hommage aux retraités a été vivement applaudi.

que des transports, le président Pierre-Alain Perritaz a rendu un très bel hommage aux retraités par ailleurs présents en force à Marly. « Tu me fais penser à un mot, cher collègue retraité, un mot qui était très à la mode il y a environ trente ans en Pologne, et que nous avons une fâcheuse tendance à oublier aujourd'hui, ce mot est solidarité. »

Alberto Cherubini

Table ronde

Comment combler le retard ?

Le débat portait cette année sur l'avenir et le financement des transports publics fribourgeois.

« Dans notre canton, la voiture est encore à la mobilité ce que le cheval était au cow-boy », une introduction choc de Philippe Huwyler pour le débat sur les transports publics fribourgeois. Pour le conseiller d'Etat Georges Godel toutefois, « on a su prendre le taureau par les cornes car on avait du retard. 12 millions ont été mis au budget d'investissements 2010 et 27 millions au plan financier 2013. » Et Christian Castella, président du Conseil d'administration, précise, sur la soi-disant lenteur du projet de RER, que la première étape est prévue pour le changement d'horaires 2011 déjà, alors que le projet a été déposé en 2005 et que les TPF ont été chargés de le réaliser en décembre 2009 seulement. C'est la ligne Bulle-Romont-Fribourg-Berne qui sera mise en place en tout premier (réseau express régional - RER - par voie ferrée) et qui constituera « l'épine dorsale » du projet. Il faudra cependant veiller à amener un maximum de Fribourgeois à prendre ce train, ceci par la mise en place de lignes de bus en quantité. Christian Castella a parlé de 40 à 50 emplois en plus dès 2011 et 60 à 70 emplois supplémentaires en tout à moyen terme.

Inquiétude du personnel

Christian Fankhauser s'est fait le porte-parole de toutes les personnes présentes, soucieuses de l'avenir du personnel, et plus particulièrement du personnel des TPF. Il a interpellé le président du Conseil d'administration des TPF en lui demandant ce qu'il adviendrait concrètement des personnes

travaillant sur les lignes supprimées. Il a qualifié la politique des transports fribourgeois de « timide » et a souligné le fait que l'agglomération veut toujours davantage avec moins de moyens, ce qui est lourd de conséquences pour le personnel. Des tours de service

la Poya, une nette amélioration aux entrées de la ville. Cela ne suffit pas pour Christian Levrat qui rappelle que le projet d'agglomération de la ville de Fribourg n'a pas obtenu les subventions fédérales en raison d'une insuffisance en transports publics. Christian Levrat a rappelé

geois selon Levrat, c'est d'avoir « loupé » le train il y a 10 ans. Il suggère de créer maintenant un fonds pour les transports publics et d'avoir une politique plus ambitieuse. Ce qui est tout à fait possible dans un canton riche comme Fribourg. « Je constate que les cantons ne



Les quatre « débattants » : Georges Godel, conseiller d'Etat, Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, Christian Levrat, conseiller national et président du Parti socialiste et Christian Castella, président du Conseil d'administration des TPF.

complètement aberrants apparaissent, avec par exemple deux heures de pause dans un village désert.

Claude Barraz, directeur des TPF, a répondu que deux conducteurs de bus ont déjà passé leur examen de conducteur ferroviaire et que six autres sont inscrits. Il a déclaré que les trains régionaux supprimés seront remplacés par des bus reliant des villages non desservis actuellement. Selon lui, les collaborateurs seront replacés ou reformés. Mais peu de concret pour l'instant, au grand dam de Christian Fankhauser, ovationné par le public.

Fribourg a les moyens

Georges Godel est ensuite revenu sur l'horizon 2014 qui devrait voir, avec notamment l'ouverture du pont de

« le canton a 10 ans de retard, tout comme quasi toute la Suisse romande ». « L'argent de la Confédération est mis là où la demande est forte et la demande n'est pas si forte que ça en Suisse romande vu que l'offre est mauvaise », a-t-il expliqué. En résumé, il faut savoir anticiper en matière de transports publics et c'est l'offre qui fait la demande. En Suisse allemande, un nouveau quartier est desservi par les transports publics avant que les habitants n'arrivent. En Suisse romande, on n'anticipe pas suffisamment et lorsque les résidents ont déjà pris des habitudes en matière de déplacement (et ont déjà acheté la deuxième voiture du ménage), c'est trop tard.

Le reproche qui peut être fait aux politiques fribour-

geois, a déclaré Christian Fankhauser. « Il ne faut pas banaliser ce retard et penser que quelques mois suffiront. Il faut réagir vite. Le RER, c'est bien, mais il faut encore développer les transports publics dans notre canton et en Suisse romande. Les cantons romands doivent être audacieux et volontaristes. A la base, le Romand n'est pas plus attaché à sa voiture que le Suisse allemand », a complété Levrat.

Pour conclure, Gilbert d'Alessandro, président de la section TPF Urbains, a demandé qu'on consulte le personnel, qu'on écoute les collaborateurs qui bénéficient d'une grande expérience et en connaissent un rayon sur le sujet.

Henriette Schaffter



« La Confédération peut donner un signal clair en faveur du développement du rail. La nouvelle ministre des transports doit saisir sa chance et donner une nouvelle impulsion pour l'avenir du rail. »

Rolf Zimmermann, premier secrétaire de l'USS

Les investissements dans les infrastructures ferroviaires garantissent le futur des transports publics

Relancer le fonds FTP et garantir l'entretien du réseau

L'Union syndicale suisse et le Syndicat du personnel des transports SEV demandent un nouveau départ et une consolidation du fonds FTP afin d'assurer l'excellente qualité de nos transports publics, la sécurité de l'exploitation et les conditions de travail.

La Suisse dispose d'un réseau ferroviaire public faisant office de modèle au niveau mondial. Le percement du Gothard nous a valu une fois encore de nombreuses félicitations internationales. Maintenir une qualité de haut niveau est une tâche de tous les instants. La base de financement du développement des infrastructures – le fonds FTP (financement des grands projets ferroviaires) – menace d'être ramenée à zéro, après la fin des travaux des NLFA (nou-

velles lignes ferroviaires à travers les Alpes) et le remboursement d'une dette accumulée de 8 milliards de francs. Cette perspective, insoutenable, et l'alarme lancée par l'audit des CFF mettant le doigt sur un déficit d'entretien estimé à 850 millions de francs par an, ont amené l'USS et le SEV à entreprendre une réflexion fondamentale qui a débouché sur plusieurs propositions. Il en va de l'assurance de la haute qualité des transports publics, incontournable aux yeux des syn-

dicats, de la sécurité de l'exploitation et de ses conditions de travail en Suisse. Comme dans peu d'autres secteurs professionnels, les employés des transports publics s'identifient très fortement à leurs tâches au service du rail helvétique. Les revendications de l'USS et du SEV reposent sur de nombreuses observations et suggestions, issues à la fois de l'expérience quotidienne sur le lieu de travail et du haut sens des responsabilités des employés des chemins de fer.

Revendications en matière de politique des transports

1. Le développement des transports publics en Suisse doit se poursuivre à travers « Rail 2030 », sur tout le territoire, en conservant des prestations de grande qualité. Dans ce sens, la variante de « Rail 2030 » intégrant des investissements d'au moins 21 milliards est nécessaire. Sa planification et sa réalisation doivent aller énergiquement de l'avant et son financement doit être garanti. Sans la variante élargie, y compris l'agrandissement du tunnel du Gothard pour le trafic combiné, avant sa mise en service en 2017, le transfert du trafic de la route au rail et son absorption seraient menacés, comme seraient programmés des goulets d'étranglement et un décalage des investissements.

2. Concernant la sécurité du réseau, son entretien doit de nouveau être assuré. Ce n'est que par ce truchement que la qualité (densité du trafic, ponctualité, etc.) sera garantie et que la sécurité des infrastructures perdurera. Dès le départ, l'entretien doit donc être intégré financièrement et assuré. Ces coûts d'exploitation tout à fait normaux ne doivent pas empêcher les nouvelles constructions nécessaires.

3. Le financement garanti à long terme des transports publics doit permettre de poursuivre les grands projets actuels. Il a fait ses preuves. Le fonds FTP ne doit donc pas, pour cause de remboursement de la dette, être ramené à zéro après la NLFA et se trouver ainsi paralysé. Au contraire, en

DE NOUVEAUX EMPRUNTS DE LA CONFÉDÉRATION POUR FINANCER LES INVESTISSEMENTS FUTURS

Les revendications de l'USS et du SEV :

1. Même après le « succès du Gothard », les transports publics doivent être développés en Suisse. C'est pourquoi il faut faire sans retard avancer le projet « Rail 2030 » – dans la variante prévoyant des investissements d'au moins 21 milliards – et en assurer les assises financières. Seule la variante élargie est à même de garantir le transfert du trafic de la route au rail.

2. L'entretien du réseau et de ses extensions doit à nouveau être pleinement garanti, aussi en ce qui concerne la prévention des accidents. Il devra englober en particulier la suppression des tronçons de ralentissement, des mesures de prévention systématiques et, afin de maintenir à long terme le savoir-faire, une internalisation au lieu d'une externalisation.

3. Un financement des transports publics garanti sur le long terme doit inclure le désendettement

de l'actuel Fonds FTP destiné au financement des grands projets ferroviaires réalisés à ce jour et son redémarrage en tant que fonds d'infrastructure avec un nouveau but, et cela pour une durée non limitée dans le temps.

Afin de garantir les investissements d'au moins 40 milliards de francs qui se dessinent jusqu'en 2030, l'USS et le SEV proposent que la Confédération à la fois éponge les 8 milliards de dettes du Fonds FTP et, parallèlement, finance un train d'investissements réalisables à court terme d'environ 5 milliards de francs, via des emprunts. Pour ce faire, elle devra profiter de la situation favorable sur les marchés des capitaux afin de procéder à un emprunt en faveur des transports publics. Les actuelles sources de financement du Fonds FTP doivent être maintenues et complétées par au minimum 50 % des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (env. 800 millions par an, selon l'initiative de l'ATE et du SEV).



« Les trop nombreux tronçons de ralentissement doivent être rapidement réduits ; des infrastructures de contournement doivent être développées. » Ici un exemple de réalisation de Rail 2000 : l'Emmitunnel, près de Kirchberg (BE).

DOSSIER



CFF
Pour les syndicats, «les CFF doivent veiller eux-mêmes à l'entretien du réseau et ne confier aux entreprises privées que le seul parc des machines».

tant que fonds pour les infrastructures du rail, il doit être conservé sans limites dans le temps et être doté de nouveaux objectifs. C'est uniquement ainsi que «Rail 2030» sera assuré et que son entretien sera garanti dès le premier jour.

Besoins financiers

Développement

«Rail 2030» coûtera 21 milliards d'investissements (avec une suppression générale des goulets d'étranglement et un aménagement des nœuds ferroviaires).

Entretien

Selon l'audit des CFF, il manque annuellement 850 millions (l'OFT confirme un manque de 500 millions) pour répondre à la croissance des besoins d'entretien du réseau, ou encore, à court terme, 2,25 milliards jus-

qu'en 2012 (une estimation pour les ETC fait encore défaut). Dans le futur («Rail 2030»), les CFF estiment que 840 millions annuels supplémentaires seront nécessaires. Les besoins en investissements 2010-2030 s'élèvent, pour la NLFA, «Rail 2000», le grand projet ZEB, le raccordement au réseau européen à grande vitesse et «Rail 2030», à 40 milliards au moins. Pour transformer le fonds FTP en un fonds d'infrastructures du rail, général et permanent, des coûts annuels supplémentaires de l'ordre de 1,4 milliard sont prévisibles. Raisonnablement, le fonds devrait pouvoir démarrer sans dette.

L'USS et le SEV proposent donc prioritairement les instruments financiers suivants: La Confédération doit libérer le fonds FTP de la dette de

8 milliards et la financer par des emprunts; toujours par ce même biais, elle doit subventionner un paquet d'investissements réalisables à court terme d'environ 5 milliards. La Confédération doit utiliser la situation actuellement favorable sur le marché des capitaux et lancer un emprunt pour les transports publics consacré à un désendettement général et à l'extension des infrastructures, afin de permettre au fonds FTP de redémarrer sans dette et à un niveau suffisant. La Confédération doit continuer à utiliser les sources de financement actuelles du fonds FTP et se procurer des revenus supplémentaires, grâce au moins à une part de 50% de l'impôt sur les huiles minérales, soit environ 800 millions par an (selon l'initiative sur les transports publics de l'ATE et du SEV).

Du point de vue syndical, des conséquences importantes pour l'exploitation:

□ Une priorité absolue doit être attribuée à la sécurité du réseau ferroviaire, sous l'angle de l'exploitation et sous celui de la prévention des accidents.

□ Les ressources financières et d'exploitation doivent être assurées pour combler le retard et maintenir en l'état les infrastructures. Les montants mentionnés dans l'audit fournissent une bonne base dans ce sens.

□ Les trop nombreux tronçons de ralentissement doivent être rapidement réduits; des infrastructures de contournement doivent être développées.

□ Un entretien préventif systématique doit de nouveau prolonger la durée de vie des infrastructures. Pour

ce faire, les systèmes d'alerte internes à l'entreprise doivent être réactivés.

□ L'externalisation réalisée ces derniers temps doit laisser la place à une internalisation. Les CFF doivent veiller eux-mêmes à l'entretien du réseau et ne confier aux entreprises privées que le seul parc des machines.

□ L'internalisation doit en particulier faire revenir en main des CFF des fonctions clés, comme la coordination et la direction de chantiers ou encore l'analyse des accidents, actuellement attribuées à des bureaux d'ingénieurs privés.

□ Le savoir-faire et la relève de l'encadrement doivent rester aux CFF. Il faut éviter une dépendance croissante par rapport au secteur privé.

SIX QUESTIONS À GIORGIO TUTI

contact.sev: L'USS et le SEV ont présenté conjointement des propositions de financement pour les transports publics. Pourquoi?

Giorgio Tuti: Nous avons constaté à l'USS que nous partageons une inquiétude face aux gros besoins actuels des transports publics. Comme personne ne fournit de réels efforts pour le financement de ces besoins, nous voulions donner un élan.



Quel est l'intérêt du SEV à ce sujet?

Il est clair que nous représentons tout d'abord le personnel des transports publics. Ce personnel est doublement touché par cette problématique. D'une part nous craignons, en cas de manque d'argent, que ce soit à lui de passer à la caisse, tôt au tard. D'autre part, nous signalons depuis longtemps le risque de perte de savoir-faire dans les transports publics, en particulier aux CFF, si les tâches courantes sont attribuées à des tiers.

Quelle est donc la solution?

Nous proposons, en matière de financement, que la Confédération lance un emprunt afin d'obtenir environ 13 milliards de francs sur les marchés des capitaux. Cet argent devrait alors servir à s'acquitter des dettes du Fonds FTP (voir article des pages 10 et 11) et à anticiper des investissements prioritaires qui seraient sinon réalisés seulement après 2030.

A quoi penses-tu exactement?

Les voies d'accès au Gothard et au tunnel de base du Ceneri sont bien sûr prioritaires. D'autres l'ont également constaté entre-temps: l'Office fédéral des transports veut maintenant aussi rendre possible le chargement de camions jusqu'à une hauteur de 4 mètres, ce qui représente le standard international actuel. Il serait vraiment absurde de construire des tunnels et que le transfert ne se fasse pas car les accès ne sont pas prêts.

Tu as également pointé le

doigt sur la problématique de l'entretien. Pourquoi?

La Suisse a toujours dit oui au développement du réseau ferroviaire et a octroyé l'argent nécessaire. On voit cependant maintenant que les coûts ultérieurs ne sont pas couverts. De plus, il existe un retard à combler, puisque l'entretien préventif du réseau a été mis de côté. Il faut donc des moyens supplémentaires pour l'entretien, de toute urgence. Notre attention va particulièrement sur la prévoyance, puisque l'entretien permet d'éviter des perturbations et coûte moins cher si on le réalise avant qu'un incident n'arrive.

Et que veux-tu dire par perte de savoir-faire?

Là je ne peux que répéter ce que nous avons déjà déclaré au printemps (voir *contact.sev* n°5). Les CFF ont externalisé des tâches qu'ils réalisaient eux-mêmes auparavant. Le savoir-faire s'en va ainsi petit à petit chez les tiers. D'une part, c'est plus cher puisque ce savoir doit être ensuite racheté par les CFF, et d'autre part cela fait aussi partie du démantèlement continu en matière de personnel. Nous voulons que certaines tâches soient à nouveau réalisées à l'interne au lieu de les acheter à l'extérieur. A long terme, on gagne forcément à garder le savoir-faire dans l'entreprise. C'est tout particulièrement valable dans différents domaines de l'infrastructure où ce sont désormais les entreprises tierces qui ont le dernier mot.

Questions: pmo
Traduction: Hes

Le financement pour le trafic régional reste inchangé

Projet d'économies stoppé

160 lignes de bus ou de train régionales étaient en danger. Le Conseil fédéral a maintenant retiré ses propositions d'économies. Le SEV avait mis la pression et la combinaison de plusieurs forces a agi positivement.

L'engagement de l'ATE (Association Transports et Environnement), du SEV, de Pro Rail Suisse et de la Communauté d'intérêts pour les Transports publics en Suisse (CITraP Suisse) a été couronné de succès. Le Conseil fédéral a renoncé aux mesures d'économie prévues dans le trafic régional. On évite ainsi un affaiblissement des zones périphériques et un démantèlement des prestations dans les transports publics.

Dans le cadre du «programme de consolidation», le Conseil fédéral prévoyait de diminuer les indemnités versées aux lignes régionales.

A l'avenir, seules les lignes transportant au moins 100 passagers par jour auraient été subventionnées. Aujourd'hui cette limite se situe à 32 passagers par jour. Avec ces partenaires de l'alliance CITraP Suisse, SEV et Pro Rail, l'ATE a combattu cette mesure dès le début en estimant qu'elle aurait provoqué des coupes sombres dans les transports publics.

C'est précisément pour cette raison que l'ATE, la CITraP Suisse, le SEV et Pro Rail ont lancé la pétition «En faveur du trafic régional!» qui a été signée par 34403 citoyens. Cet engagement en faveur du trafic régional et des régions périphériques est à présent couronné de succès: en amont du débat parlementaire sur le programme de consolidation, le Conseil fédéral a décidé en accord avec les cantons de renoncer aux mesures d'économie dans le trafic régional.

L'ATE, la CITraP Suisse, le SEV et Pro Rail se réjouissent que le Conseil fédéral fasse

aujourd'hui machine arrière. Les mesures d'économie envisagées auraient considérablement affaibli le réseau des transports publics. Environ 1300 lignes de trafic régional perçoivent actuellement des indemnités, pour la plupart des lignes de car postal. Un septième parmi elles – à peu près 160 lignes – aurait été menacé par le programme de consolidation. Des régions entières auraient ainsi été déconnectées du réseau des transports publics. Les mesures d'économie auraient par ailleurs touché des lignes dans des régions touristiques, ce qui n'est guère raisonnable pour des raisons économiques évidentes.

Un tel affaiblissement des transports publics poserait également problème par rapport à la politique climatique: la suppression de lignes des transports publics n'aurait provoqué qu'une utilisation accrue de la voiture, avec pour conséquence une hausse sensible des émissions de CO₂. SEV



Les efforts ont été récompensés: la pétition (ici la remise de la pétition devant le Palais fédéral par Franziska Teuscher, présidente de l'ATE, Edwin Dutler, président de Pro Rail Suisse, Beate Heim, présidente de la CITraP Suisse et Daniela Lehmann, coordinatrice pour la politique des transports au SEV) a atteint son but et a réussi à empêcher un démantèlement du trafic régional.

SEV

Vendredi 10 décembre
10 h 15 à 17 h
Berne
Centre de conférences Unia

■ **Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo**

Secrétariat central SEV

Mardi 30 novembre
16 h 30
Restaurant «La Plate-Forme»
Bachet
4^e étage

■ **VPT TPG**
Assemblée générale statutaire

Il est impératif que nous soyons nombreux, car le meilleur moyen d'être entendu est celui qui consiste à s'exprimer.

Le comité

Jeudi 9 décembre
19 h 30
Château-d'Ex
Buffet de la Gare

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

Ordre du jour statutaire. Informations importantes sur la caisse de pensions et les négociations salariales.

Le président:
Daniel Monodi

Sections

Jeudi 25 novembre
20 h 15
Yverdon-les-Bains
Cabane de l'Ecaille

■ **VPT Nord vaudois**
Assemblée générale d'automne

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Collation à l'issue de l'assemblée. Inscriptions pour la collation et renseignements: 077 202 13 02. Le comité compte sur la participation de tous les membres disponibles.

Le secrétaire: Nicolas Feignoux

Jeudi 25 novembre
De 16 h à 20 h

■ **VPT tl**
Cave GESTL

Nous vous attendons lors de notre ouverture du jeudi 25 novembre pour boire le verre de l'amitié. Nous savons que vous avez d'ores et déjà réservé la date du **jeudi 23 décembre pour notre traditionnelle ouverture de Noël** où vous pourrez savourer notre délicieuse soupe aux pois. N'oubliez pas de transmettre vos souscriptions où vous trouverez les ingrédients pour vous concocter un délicieux repas pour les fêtes de fin d'année. Venez nombreux déguster les vins qui vous seront servis par la maison Obrist. Ambiance chaleureuse garantie.

Votre comité GESTL

Vendredi 26 novembre
20 h 30
Rossens
Restaurant du Barrage

■ **VPT tpf autobus**
Assemblée générale d'automne

Après l'assemblée, une collation sera servie. Venez nombreux!

Le comité

Samedi 27 novembre
18 h
Bussigny
Hôtel de ville

■ **RPV Lausanne**
Assemblée générale d'automne

L'assemblée sera suivie d'un repas servi à l'hôtel de ville de Bussigny. Inscriptions au local de manoeuvre. Nous espérons vous rencontrer nombreux.

Patrick Py,
président

Mardi 30 novembre
19 h 30
Lausanne
Maison du Peuple

■ **VPT tl Lausanne**
Jubilaires

L'assemblée pour fêter nos jubilaires se déroulera le mardi 30 novembre à 19 h 30 à la Maison du Peuple, place Chauderon à Lausanne. Notre chorale du syndicat tl sera présente pour animer cette soirée. Venez nombreux.

Le comité de section

Vendredi 10 décembre
19 h 45
Fribourg
Antica Roma (anc. Buffet de Gare)

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

Le 10 décembre, le jour même de l'assemblée générale, aura lieu à Berne la Conférence CCT qui décidera de l'avenir de Toco, donc de nos salaires et de notre CCT actuelle.

Il s'agit d'une date importante, venez nombreux. Notre invitée sera Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV. Inscription indispensable pour le souper qui suivra, sur les formulaires qui ont été déposés dans vos locaux de service ou par mémo U143741/alain.uldry@sbb.ch

Le comité

Samedi 11 décembre
Ouchy, à bord du bateau «Lausanne», quai n° 1

■ **VPT Lac Léman**
Arbre de Noël

L'arbre de Noël aura lieu à bord du «Lausanne» qui restera à quai!

Je vous attends nombreux.

Votre Père Noël

Pensionnés

Mercredi 30 novembre

■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Bienne romande**

Traditionnelle fondue chinoise

Ultime sortie de l'année 2010: mardi 30 novembre. C'est l'heure de la traditionnelle fondue chinoise qui comme chaque fois nous réunit autour d'une belle table. Cette fois nous irons au restaurant Olympia à Bienne. Vous avez tous reçu une invitation personnelle et j'espère que vous viendrez nombreux. Bon appétit et à tout bientôt...

Votre serveur: Jacques

Jeudi 2 décembre
14 h
Bienne
Restaurant Romand

■ **PV Biel-Bienne**
Fête de la Saint-Nicolas

Vous êtes tous invités à venir fêter avec nous la rencontre de la Saint-Nicolas au restaurant Romand à Bienne, le jeudi 2 décembre.

La fête sera animée par le duo Edgar-Charles. Un simple repas, offert par la section, vous sera servi.

Le comité

Mercredi 8 décembre
14 h
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons

■ **PV Vaud**
Fête de Noël

En première partie, les «Cuivres du Talent» apporteront la note musicale de la journée. Puis, après le message de Noël, en deuxième partie, le Chœur Chantecler se produira dans un programme varié et notre ami Guignet, en animateur éclairé, réjouira nos cœurs. Venez nombreux entourer votre comité.

Daniel Turin, président

Pensionnés

Judi 9 décembre

Dès 11 h 45
Glovelier
Restaurant
de la Poste

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

Le comité se fait un plaisir de vous inviter à la prochaine rencontre de Saint-Nicolas qui se déroulera le jeudi 9 décembre. Accueil de 11 h 45 à 12 h. Attention: jeudi au lieu de mercredi au restaurant de la Poste à Glovelier. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités ainsi que la fanfare «Les Rigolos» et notre traditionnel loto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le loto. Quelques biscuits ou cakes seront les bienvenus. D'avance un grand merci. Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 4 décembre 2010 auprès du président, tél. 032 422 48 35. Avec les amicales salutations du comité.

Oscar Schaub

Mardi 14 décembre

Dès 11 h 15
Geneveys-sur-Coffrane

■ **PV Neuchâtel****Assemblée générale**

Programme: dès 11 h 15, apéritif facultatif; 12 h, dîner dans la salle à manger au rez-de-chaussée. Menu: salade mêlée, plat du jour, dessert. Prix: 19 fr., sans les boissons. Café offert par la section.

A 14 h 30, assemblée, salle 1^{er} étage. Ordre du jour statutaire.

Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus.

Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70 **jusqu'au vendredi soir 10 décembre**, dernier délai.

Le comité

Mardi 14 décembre

Dès 10 h 30
Genève
Centre UOG
Place des
Grottes 3

■ **PV Genève****Fête de Noël**

Noël approche, la fièvre des cadeaux à trouver vous a sûrement gagné, que c'est difficile d'avoir une idée pour chacun... Offrez-vous donc, à vous-même, le cadeau d'un moment de camaraderie et d'amitié!

Comme l'année dernière, nous vous donnons rendez-vous mardi 14 décembre 2010 dès 10h30 à l'UOG, place des Grottes 3 à Genève (bas de la Servette). Après la petite cérémonie de remise des diplômes aux jubilaires, nous continuerons par l'apéritif vers 11h30, moment auquel vous pouvez aussi nous rejoindre. Le repas suivra vers 12h15: José Costa Vidreiro, gérant de la cafétéria de l'UOG, nous concocte un menu sympathique: petite salade lyonnaise, suprême de volaille aux champignons, pâtes et légumes. Les glaces de notre ami André Balmer sont aussi au programme, merci d'avance. Un peu de musique accompagnera la digestion.

Le nombre de places est limité, inscrivez-vous rapidement au n° de tél. 022 796 33 50 ou 022 794 06 50. Dernier délai: vendredi 10 décembre 2010.

Une participation financière de 10 fr. par personne sera encaissée sur place (apéritif, entrée, repas, dessert, café et une bouteille de 50 cl de vin pour deux personnes).

Merci d'apporter votre bonne humeur.

Le comité

Mercredi 15 décembre

Dès 11 h 30
Martigny
Salle
Communale
Rue des
Petits-
Epineys

■ **PV Valais****Fête de Noël du Bas-Valais**

La fête de Noël du Bas-Valais se déroulera le mercredi 15 décembre prochain, dès 11h30 dans la salle communale, rue des Petits-Epineys, à Martigny. A pied, 10 minutes depuis la gare. Départ du bus local à 11h23, arrêt place Centrale. Ouverture de la caisse dès 11h30. Comme à l'accoutumée: apéritif, repas de midi en commun, hommage aux jubilaires SEV et la tombola. Le traiteur de la maison nous concocte un succulent menu avec du rôti de veau.

Pour la modique somme de Fr. 30.- par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour deux personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont cordialement les bienvenus(e)s. Alors toutes et tous à la salle communale, pour passer quelques moments agréables.

Après le repas, nous procéderons à la remise des insignes argentés pour 25 ans, ainsi que des insignes dorés pour 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation. **Inscriptions:** auprès de la collègue Madeleine Oberli, rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice, jusqu'au 10 décembre 2010 au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier. (Pour celles ou ceux qui auraient égaré ledit talon, avec une carte postale). Ou par téléphone au n° 024 485 25 28 ou madoberli@netplus.ch. Veuillez respecter le délai.

Frédry Imhof

La fête de Noël pour le Haut-Valais aura lieu le 14 décembre

prochain dès 11 h 30, dans la salle de l'hôtel-restaurant River Side à Brigue-Glis. Inscriptions: auprès du collègue Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, jusqu'au 9 décembre 2010, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier. Ou tél. 027 923 21 39, e-mail: luggen.r@valaiscom.ch. Veuillez respecter le délai.

Dimanche 30 janvier

Dès 11 h 45
Restaurant
de
l'Aérodrome
des Eplatures

■ **Cagnotte des agents de trains de La Chaux-de-Fonds**

Le repas traditionnel aura lieu le dimanche 30 janvier 2011 au restaurant de l'Aérodrome des Eplatures dès 11 h 45. Les veuves sont cordialement invitées.

Inscriptions chez Dédé Leuba au 079 824 21 62

Nous nous réjouissons de partager ce repas avec vous et profitons de ce courrier pour vous présenter nos meilleurs vœux de fin d'année.

Michel

DÉCÈS

Henri Briguet, agent du mouvement retraité, Salins, décédé le 5 novembre dans sa 73^e année. Membre PV Valais.

Alfred Bula, chef de train retraité, Vallorbe, décédé le 1^{er} novembre dans sa 84^e année. Membre PV Vaud.

Louis Chervet, employé spécialisé TPG retraité depuis le 1^{er} février 1988, Genève, décédé le 2 novembre dans sa 83^e année. Membre VPT TPG Retraités.

Patrick Ganguillet, Oron-la-Ville, décédé le 8 novembre dans sa 49^e année. Membre VPT TL.

Jean Gobat, Le Landeron, décédé dans sa 92^e année. Membre PV Neuchâtel. Jean Gobat était affilié au SEV depuis le 1^{er} mai 1940, soit membre depuis plus de 50 ans de notre syndicat.

Robert Hausammann, conducteur TPG retraité depuis le 1^{er} janvier 1994, Genève, décédé le 2 novembre dans sa 76^e année. Membre de la section VPT TPG Retraités.

Pierre Monod, ancien chef de la gare AOMC d'Ollon, retraité, St-Triphon (Ollon), décédé le 11 novembre dans sa 87^e année. Membre VPT Plaine du Rhône.

Roger Nicole, chef de station retraité, Morges, décédé le 1^{er} novembre dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

■ ZPV Berne

Assemblée d'automne

Après les salutations d'usage de la présidente, Sandra Rida Chafi, devant une assistance trop peu nombreuse, le rapport du caissier a été accepté. Puis Alex Zingg, « Tourenobmann » remplaçant, a expliqué les nouveaux tours et les changements possibles.

Jacqueline Gerber a ensuite informé l'assemblée des dernières nouvelles concernant le projet « Structures du team ». Le projet est très avancé, malgré quelques discordances restant à aplanir.

Puis est venu le tour de Thomas Sägesser, représen-

tant de la CoPe du personnel des trains, qui nous a expliqué l'actualité de cette commission. Malheureusement, Thomas va cesser son activité au sein de cette CoPe l'année prochaine. Merci d'ores et déjà pour son engagement au sein de cet organe. Comme il est très important que les régions soient représentées dans la CoPe, il serait souhaitable que nous trouvions quelqu'un du dépôt de Berne pour lui succéder.

Le comité de la ZPV Berne subira quelques changements lors de la prochaine assemblée générale. C'est un gros défi puisqu'il est toujours difficile de trouver du monde qui veuille bien s'engager. C'est par un apéritif agréable que l'assemblée s'est terminée.

Le secrétaire

■ Conférence des présidents de la sous-fédération RPV

Que signifie Toco pour le personnel de la manœuvre ?

La conférence des présidents RPV a eu lieu les 25 et 26 octobre au Parkhotel de Brenscino. Les nouvelles venues des CFF et du SEV y ont été discutées.

Manuel Avallone était invité pour venir parler du nouveau système salarial prévu aux CFF. Les présidents ont été invités à procéder à la révision des statuts ou règlements de leurs sections, afin qu'ils soient conformes aux nouveaux statuts du SEV.

Exposé de Manuel Avallone

La pétition contre le nouveau système salarial (Toco) que les CFF veulent introduire a été remise à la direction générale de l'entreprise le 21 octobre. Elle était munie de quelque 8000 signatures. Devant les présidents RPV, Manuel a expliqué dans les détails comment les négociations se sont déroulées. Il apparaît que ce nouveau sys-

tème salarial porterait particulièrement préjudice au personnel de la manœuvre. Les présidents se demandent pourquoi c'est souvent le personnel de la manœuvre qui doit passer à la caisse alors qu'il se donne sans compter pour l'entreprise, dans des conditions de travail parfois difficiles. Le coût de la vie augmente et si les salaires font du surplace à cause de Toco, le recul du pouvoir d'achat se fera durement sentir. Les présidents de la RPV rejettent Toco dans sa forme actuelle. La rogne des gens de la manœuvre est d'autant plus forte qu'ils se demandent pour qui on les prend lorsqu'on parle de la valeur du travail. De beaux mots, qui cachent des calculs mesquins. Ce n'est pas avec de beaux mots que les gens de la manœuvre élèvent une famille. Les présidents de la RPV remercient néanmoins Manuel Avallone pour son formidable engagement et lui souhaitent bon courage pour la suite des négociations.

Danilo Tonina/AC

■ ZPV Léman

Il faut signaler les agressions

L'accompagnement des TGV Lyria jusqu'à Paris et la problématique des agressions ont été les principaux points débattus lors de l'assemblée générale d'automne de la section ZPV Léman qui s'est déroulée le 28 septembre dans la salle CGAS à Genève.

Difficile de participer à une assemblée d'une section ZPV sans parler d'agressions. Cette assemblée d'automne ayant eu lieu avant les graves agressions commises contre des agents de la section durant le mois d'octobre, le débat sur le sujet a été relativement modéré. A l'heure de l'assemblée, le 28 septembre, le nombre d'agressions par rapport à l'année passée était à la baisse. Mais pour le président Claude Gaille, l'heure de crier victoire n'était pas venue. Il a rendu les participants attentifs au fait qu'il ne faut pas prendre les statistiques pour parole d'évangile. La peur du chef fait que plusieurs collègues n'osent pas annoncer une agression qu'ils ont subie. La section ZPV Léman a été associée aux travaux du cercle de sécurité Ouest CFF. Un cercle au sein duquel on cherche à améliorer la collaboration entre les divers partenaires qui se frottent aux problèmes de sécurité dans les trains. Le président Claude Gaille a demandé qu'une base de données nationale des agressions soit mise sur pied par le SEV, mais cette demande est restée lettre morte.

TGV Lyria

Dès le 1^{er} juillet 2011, les agents CFF accompagneront les TGV Lyria jusqu'à Paris. De longues négociations ont eu lieu entre la ZPV et les CFF. Négociations qui ont avant tout porté sur la durée du travail et la rémunération. Ce travail transfrontalier soulève de nombreuses questions dont une concerne la problématique des grèves en France. Quelles seront les compensations que touchent les agents CFF bloqués

en France lors d'un mouvement social? En ce qui concerne les nuitées à Paris, Jean-Marie Angéloz, de la commission du personnel, devait aller sur place à la mi-octobre pour analyser les conditions d'hébergement des agents Lyria lors des dé-couches dans la Ville Lumière. Affaire à suivre.

Divers

Lors de son assemblée d'automne, la section ZPV Léman a abordé de nombreux points à la vitesse d'un TGV. En voici un résumé :

- Double accompagnement: suite aux actions de la ZPV, les CFF ont décidé d'introduire le double accompagnement sur tous les trains du trafic grandes lignes dès 2014... Dommage que cela ne se fasse pas plus tôt.

- Cartes FVP: les agents de trains continuent à être pénalisés sur ce dossier. Le SEV devrait prendre ce dossier en mains de manière plus appuyée. En attendant, la section recommande à tous les collègues de remplir la demande d'exonération fiscale (il fallait la transmettre avant la mi-novembre).

- Caisse de pension CFF: Claude Gaille – et ce n'est pas le seul – est toujours remonté contre la contribution d'assainissement.

- CCT et Toco: la ZPV Léman n'est pas favorable à un prolongement de six mois de la CCT CFF et est farouchement opposée au système salarial Toco qui veut prendre de l'argent dans les bas salaires pour le redistribuer dans les gros salaires.

- Recrutement: les agents

de trains en formation ont reçu la visite de représentants du syndicat Transfair avant celle de secrétaires syndicaux SEV. Pascal Fiscalini, vice-président central ZPV, regrette qu'une coordination entre les deux syndicats n'ait pas pu avoir lieu.

- Elections: Patrick Thié-mard quitte le comité et la section, car il part à Bienne. La section le remercie pour son engagement. Il est rem-



Claude Gaille, président de la section ZPV Léman.

placé au comité par Daniel Gerber, par ailleurs membre de la commission du personnel.

- Noël: le 8 décembre à Lausanne et le 11 décembre à Genève auront lieu les fêtes de Noël pour les enfants des membres de la section.

- Jubilaires: Florian Mingard, Christian Mariéthoz, Patrick Thalmann, Jacques Martin et Claude Gaille ont été félicités pour leurs 25 ans d'affiliation au SEV. Nicolas Morard totalise quant à lui 40 ans de fidélité au syndicat.

- Départ – arrivées: bonne retraite à Bernard Verdon qui a quitté ses fonctions cette année et bienvenue au sein de la section aux nouveaux agents Chantal Perret et Ristevski Saso.

Le secrétaire au procès-verbal



Schweizerisches Arbeiterhilfswerk SAH
Œuvre suisse d'entraide ouvrière OSEO
Soccorso operaio svizzero SOS

L'ONG des syndicats suisses – www.oseo.ch

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmungen der Schweiz.

Für unser Marketing- und Verkaufsteam in Worblaufen suchen wir eine

Kundenberaterin/KAM (m/w)

(60–80%)

Ihr Aufgabenbereich

Sie betreuen selbstständig unsere Partner-Firmen und suchen aktiv nach Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Drittfirmen (Key Account Management). Weiter leiten Sie interessante Projekte und wirken an der Entwicklung und Betreuung von neuen Produkten mit. Auch die Mitarbeit in Werbung und Verkaufsförderung ist für Sie eine zentrale Aufgabe. Der Libero-Tarifverbund beschäftigt Sie täglich und Sie arbeiten in entsprechenden Arbeitsgruppen mit.

Ihr Profil

Wir wenden uns an eine jüngere Persönlichkeit (Idealalter zwischen 25 und 40) mit ausgeprägtem Verkaufsflair und kundenorientierter Denkweise. Sie verfügen über eine kaufmännische Ausbildung und haben sich im Bereich Marketing und/oder Verkauf weitergebildet (oder planen eine entsprechende Weiterbildung). Sie arbeiten gerne im Team und haben einen guten Zugang zu Geschäftspartnern aller Hierarchiestufen. Der öffentliche Verkehr interessiert Sie, und Sie wollen aktiv mitwirken, die Aufmerksamkeit für unsere Dienstleistungen zu erhöhen.

Wir bieten eine abwechslungsreiche und selbstständige Tätigkeit in einem engagierten Team. Für weitere Informationen steht Ihnen Jürg Kernen, Tel. 031 925 55 04, juerg.kernen@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Afin de compléter notre effectif nous désirons engager

UN/UNE OPÉRATEUR/TRICE DU TRAFIC FERROVIAIRE

Votre profil:

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

Nous vous offrons :

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

Date d'entrée: 1^{er} mars 2011 ou à convenir

Lieu de travail: Réseau TMR

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

TMR SA, Ressources humaines, M. Eric DELALOYE,
Case postale 727 - 1920 MARTIGNY - Tél. 027 721 68 45 (40)
Rens.: M. Cédric PUTALLAZ, Production Rail - Tél. 027 721 68 40

GoldenPass englobe d'importants prestataires de transports publics et d'offres touristiques reliant la Riviera Vaudoise à l'Oberland Bernois.

Nos ateliers techniques à Chernex cherchent à engager un

polymécanicien

avec intérêt pour la formation des apprentis
(environ 30% de son activité)

Vous êtes en possession d'un certificat fédéral de capacité dans la branche avec expérience dans la formation professionnelle.

Vous désirez collaborer aux divers travaux d'entretien et d'usinage incombant à un atelier de chemin de fer, à la formation des apprentis de la métallurgie ainsi qu'à la maintenance des machines-outils.

Vous avez l'esprit jeune, êtes capables d'entourer une petite équipe d'apprentis.

Âge idéal : 30 à 35 ans.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Claude Anderegg, c.anderegg@goldenpass.ch, Responsable Organisation Ateliers, à Chernex.

Si vous vous reconnaissez dans ce profil veuillez faire parvenir votre dossier de candidature avec photo et certificats de travail jusqu'au 3 décembre 2010 à **GoldenPass, Administration, Case postale 1426, Montreux 1.**

Angle droit

Des nouveautés en matière de durée du travail

Rubrique réalisée en collaboration avec l'équipe de protection juridique du SEV.

Au 1^{er} décembre, l'Ordonnance de la Loi sur la durée du travail (OLDT) va être modifiée sur quelques points. Il n'est sans doute pas inutile de les présenter et de commenter les conséquences que ces modifications pourront avoir pour nos membres.

Longtemps sujette à discussions, la définition des entre-

prises du trafic local et suburbain a été précisée, dans le nouvel article 1a: ce sont «les parties d'entreprises qui exploitent des lignes dans des zones urbaines ou qui relient des communes de banlieue avec les centres urbains». Cette définition permettra par exemple de déterminer les secteurs touchés par l'application des articles 9 § 6 et 10 § 3 lettre b de l'OLDT.

Un nouvel alinéa 3bis est introduit à l'article 10, pour préciser l'application des

tours de service dans les entreprises de bus régionaux et leurs sous-traitants. Il permet ainsi de prévoir des tours de service de 14 heures à certaines conditions pour le personnel des services de bus dont les tours étaient jusqu'à présent limités à 13 heures d'amplitude. La durée du tour de service pourra être prolongée jusqu'à 14 heures, une seule fois entre deux jours de congé, avec l'accord des travailleurs concernés ou de leurs représentants, pour autant que la moyenne de 12 heures sur 28 jours soit respectée et que le travailleur soit occupé, ce jour-là, exclusivement sur des lignes sans cadence horaire continue. En d'autres termes, cela pourra être le cas sur des lignes où les prestations sont inégalement réparties: tôt le ma-

tin, puis vers midi, puis à nouveau en fin d'après-midi. Cette règle ne concerne pas les entreprises de transports en commun locaux ou suburbains, qui connaissent déjà cette possibilité, conformément au paragraphe 3, lettre b du même article.

Dans l'article 14 § 6, sur proposition du syndicat SEV, une précision rédactionnelle a été apportée: en cas d'absence du travailleur pour une période de service militaire, de service civil ou de protection civile qui dure plus de 6 jours consécutifs (c'est l'élément nouveau), le droit aux jours de repos sera réduit, selon un des deux modes de calculs déjà connus. Cela signifie que les périodes de service plus courtes n'auront à l'avenir plus de conséquence sur le droit aux

jours de repos. Cela constitue une amélioration de la pratique, dans la mesure où les services (militaire, civil ou PC) donnent en général droit à une indemnité pour perte de gain, reversée à l'employeur. Or, si le nombre de jours de repos diminue, le salarié payerait en définitive deux fois ses absences. Il est donc juste de limiter cette diminution aux seuls cas d'absence de longue durée.

Cette nouvelle règle ne s'applique pas en cas d'absence pour maladie, accident, congé non payé ou maternité. Dans ces cas-là, même les courtes absences sont prises en compte. Elle doit être additionnée et font l'objet d'un décompte de réduction une fois par année.

L'équipe de la protection juridique

PV Fribourg: assemblée générale d'automne

Vive les Fribourgeois!

Les Fribourgeois aiment le chant et la musique et c'est tout naturellement que notre assemblée du 9 novembre 2010 à Rosé débute par une partie musicale. La chorale des cheminots de Fribourg dirigée par M. Guy Lattion interprète tout d'abord un chant à la gloire du Moléson, symbole de notre beau coin de terre, puis un autre de circonstance, «Les feuilles mortes», invoquant notre passage éphémère sur cette terre, tout en terminant par une note plus gaie, avec «La boîte à chansons».

La partie officielle peut commencer avec les salutations de notre président Jean-Pierre Neuhaus, heureux de voir une salle comble de fidèles membres qu'il a le plaisir d'accueillir chaleureusement, tout particulièrement nos invités du jour: Mme Stéphanie Favre de la Protection juridique Coop, nos collègues de l'assurance SEV Patrick Rouvinez et Daniel Huguenot, sans oublier nos anciens présidents Willy Hans, Camille Meyer et leurs épouses, Aimé Godel étant excusé. Après la lecture du dernier PV, notre caissier Francis Lambert nous présente l'état de nos membres. Hélas! Huit collègues nous ont quittés que respectueusement nous honorons par une pensée silencieuse. Il peut maintenant nous annoncer de meilleures nouvelles, huit nouveaux membres ont rejoint notre section et avec un grand plaisir

nous n'enregistrons aucune démission. Notre effectif est de 368 membres.

Madame Stéphanie Favre nous présente la Protection juridique Coop, Multi-SEV offrant une couverture étendue à nos membres, soit la Protection juridique circulation, ainsi que privée, complétée par les prestations aux victimes d'actes de violence et ses multiples avantages; son siège est à Aarau avec deux filiales à Lausanne et Bellinzona. Multi-SEV a traité l'an passé 1800 cas pénaux ou administratifs.

Mme Favre nous met en garde contre les démarchages téléphoniques qui sont enregistrés et qui sont valables juridiquement. C'est au tour de notre collègue Patrick Rouvinez de nous parler de l'assurance coopérative SEV. Il serait bien trop long de vous énumérer tous les avantages de ses multiples objectifs. Je vous dirais simplement que si vous avez des problèmes ou des renseignements à demander, n'hésitez pas, vous serez toujours bien reçus dans les différentes filiales. Une brochure explicite a été éditée et qui est à disposition des membres. Par exemple, la filiale de Lausanne a rempli 1200 feuilles d'impôts durant l'année écoulée et ceci avec conseils pour diminuer votre charge fiscale. Merci encore à la caisse d'assurance pour son généreux geste envers notre section. 75 ans d'âge, c'est déjà une honorable

partie de la vie, aussi nous avons le plaisir de remettre à nos membres ayant atteint cet âge un souvenir rappelant leur carrière sur le rail, sans oublier nos fidèles collègues qui ont 40 ans d'affiliation au SEV.

Notre président aimerait pouvoir annoncer de bonnes nouvelles concernant notre caisse de pensions et malgré l'espoir que la Confédération nous versera une partie de sa dette, nous ne pouvons pas espérer un remboursement du renchérissement, ce qui nous fait une perte de 6% depuis 2004. L'an prochain, le Parlement sera à renouveler, alors, collègues: allez voter et surtout votez pour ceux qui nous défendent. Nos facilités de voyage vont augmenter à partir de l'an prochain, vous pouvez obtenir vos abonnements généraux ou vos cartes journalières au prix actuel avant le 1^{er} janvier 2011. La journée des retraités offerte par nos CFF a été très appréciée par les collègues présents et nous vous invitons à y donner suite à l'avenir, car ce fut une belle et agréable journée, merci aux organisateurs et aux CFF. Nous remercions aussi nos membres sympathisants qui chaque année nous sponsorisent, nous permettant par exemple d'offrir le repas lors de notre assemblée et contribuer aux différentes manifestations de notre section. C'est ainsi que la journée se poursuit par un succulent repas apprécié par la brigade de l'Auberge de Rosé et offert par notre section. Une assemblée syndicale oui, mais aussi amicale avec de joyeuses retrouvailles: vive le SEV!

Le secrétaire: Maurice Kolly

VAUD: ÉLECTIONS PROFELIA

Profelia a reçu les candidatures et établi la liste électorale et le portrait des candidats représentant les assurés pour l'élection à son conseil de fondation. Pour rappel, deux candidats seront élus par les commissions paritaires des entreprises de l'UVTP et un troisième par les affiliés à la caisse commune Profelia. La liste électorale sera envoyée personnellement à tous les membres des commissions paritaires dans la semaine du 22 au 26 novembre.

Les candidats en lice sont: Pour les entreprises de l'UVTP, Philippe Chambovey, né le 23.06.51, mécanicien aux TPC, proposé par les collègues des TPC. Olivier Chenaux, né le 13.10.57, 1^{er} capitaine à la CGN, proposé par les collègues de la CGN. Jean-Claude Cochard, né le 18.08.52, serrurier-mécanicien au MOB, proposé par les collègues du MOB. Alain Feissli, né le 21.10.61, mécanicien aux VMCV, proposé par les collègues

des VMCV. Daniel Trolliet, né le 27.06.54, secrétaire syndical au SEV, proposé par les collègues des MBC et de Travys.

Pour les employés membres de la caisse commune, il y a une seule candidate, Madame Gladys Laffey Maillard, née le 30.09.57, consultante en fiscalité, actuelle présidente du conseil de fondation de Profelia. Chaque membre des commissions paritaires de l'UVTP pourra élire trois candidats et au résultat final les deux candidats ayant récolté le plus de voix seront élus, les deux suivants constituant les suppléants qui entreraient en fonction en cas de désistement d'un des titulaires. Il est réjouissant de constater que tous les candidats sont membres du SEV et que notre syndicat peut se targuer de présenter des personnalités de valeur, prêtes à s'engager pour la défense des intérêts de tous les assurés de l'UVTP.

SEV

Lettre ouverte à Andreas Meyer

Monsieur le Directeur général,

Étant un ancien cadre moyen des CFF, retraité en 1997, j'ai la responsabilité d'un groupe de 75 randonneurs du Club Alpin Suisse, section des Diablerets. Par la presse écrite (Le Matin Dimanche du 21.11.10), j'ai appris que les CFF et les Entreprises concessionnaires veulent restreindre aux abonnés AVS l'accès aux trains tôt le matin. Au nom de notre groupe de randonneurs du CAS, tous des

retraités, je proteste énergiquement contre cette restriction discriminatoire et injuste. Nos membres ont pris l'option écologique de se déplacer chaque semaine en transports publics pour se maintenir en santé par de saines randonnées. Ils ont tous acheté un abonnement général AVS, et cela facilite leurs activités bénévoles sociales et familiales. Ils sont donc économiquement utiles aux transports publics et à la société en général. André Hoffer

Jérôme Mugny nous emmène marcher (voire même luger) sur une crête jurassienne

La balade favorite des Tramelots

Jérôme Mugny est Tramelot et actif dans la section VPT du Jura depuis des années. Cet agent du mouvement de formation travaille désormais plutôt à l'administration et à l'exploitation des Chemins de fer du Jura. Ce jeune homme de 33 ans nous dévoile la balade préférée du dimanche des Tramelots.



Jérôme Mugny est engagé depuis des années dans la section VPT Jura.

La promenade débute au col du Mont-Crosin et Jérôme Mugny conseille de prendre le bus qui part de Tramelan. Celui de 14h02 le dimanche (ligne CJ mais assurée par CarPostal ce jour-là) vous permettra de faire la balade durant l'après-midi, puisque celle-ci dure environ trois heures.

Au Mont-Crosin, au lieu de prendre le circuit touristique habituel (celui qui

longe les éoliennes), il faut prendre la direction des Bises. On longe ainsi la crête, d'où on peut apercevoir, par beau temps, quelques sommets alpins. Il s'agit d'une promenade tranquille et sans aucune difficulté particulière, même si on se trouve à 1200

mètres d'altitude. Familles et retraités sont donc les bienvenus, et cela en toutes saisons puisque la balade peut se faire également si le chemin est enneigé (la piste de ski de fond suit le même tracé).

La première pause possible, après 45 minutes de marche: le chalet des Amis de la nature. On pourra y prendre un café, puis qu'un gardiennage est organisé durant le week-end. On continue ensuite jusqu'au sommet du télésiège de Tramelan. Eh oui, on peut skier à Tramelan!

La région compte quelques téléskis. Les pentes ne sont pas aussi raides que dans les Alpes et c'est donc l'idéal pour faire ses premiers apprentissages. La randonnée continue ensuite jusqu'au restaurant des Bises (fermé dimanche soir dès 19h, lun-

di et mardi). «Cela conviendra à tous. C'est pour les petites et les grosses faims», explique Jérôme Mugny. La spécialité de la maison: la viande, qu'on peut commander par 100 g (100, 200, 300, 400 g et même plus pour ceux qui l'apprécient tout particulièrement).

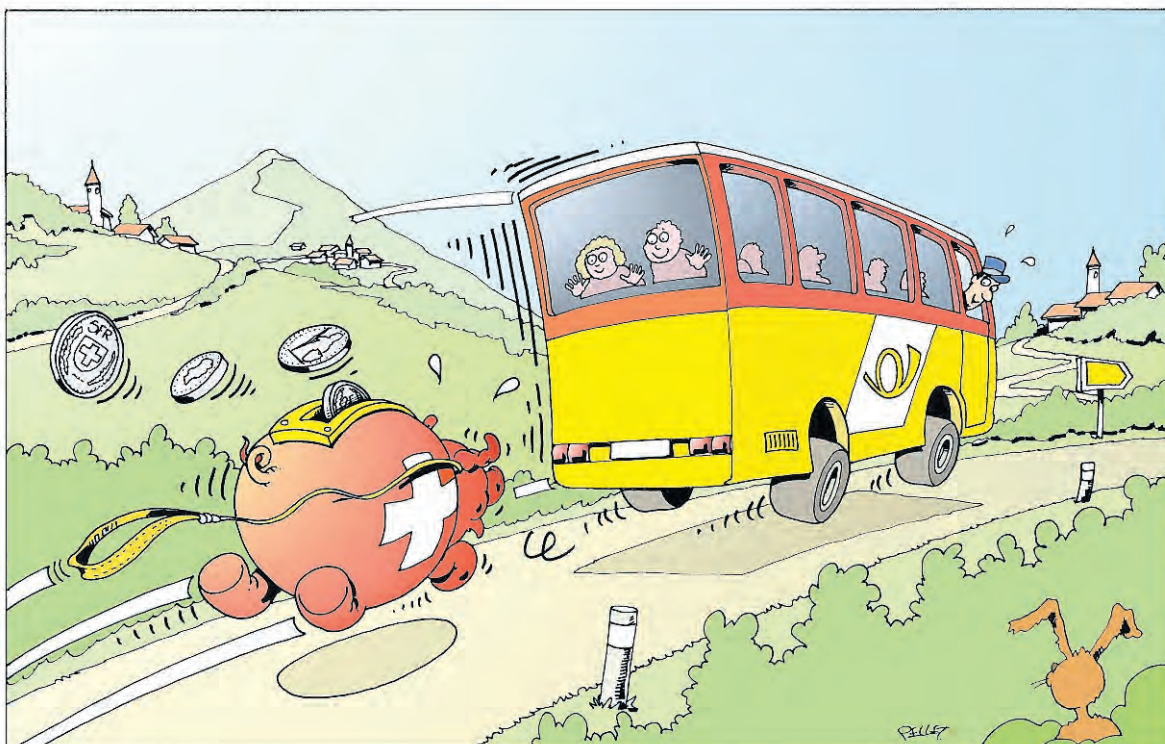
A ce stade, on a déjà marché deux heures, voire deux

heures et demie. On redescend maintenant sur Tramelan, à pied s'il n'y a pas de neige, et sinon... en luge! Le restaurant des Bises en met à disposition pour la descente en cas de neige. Et les gérants s'occupent de les remonter, donc pas de souci pour les utilisateurs. Alors à vos baskets ou moon-boots!

Henriette Schaffter



PELLET PIOCHE: LES LIGNES RÉGIONALES MENACÉES SONT SAUVÉES... OUF!



IL Y A 50 ANS

Unité – non désunion

La tolérance religieuse, la neutralité confessionnelle et l'indépendance politique constituent les conditions indispensables d'un mouvement syndical uni et fort. La tolérance religieuse et la neutralité confessionnelle impliquent le respect par les syndicats des convictions religieuses de leurs membres et, si cela est nécessaire, l'intervention de leurs militants contre toute atteinte à ces principes. Indépendance veut dire que les syndicats ne sauraient se lier ni à un parti politique, ni à un programme de parti. Dans l'Union fédérative, chaque membre a le droit de professer les idées politiques qui répondent à ses convictions intimes. Nous avons dans nos rangs des adhérents à tous les partis démocratiques aussi bien qu'à toutes les confessions. (...)

Le Cheminot, 25 novembre 1960.

De Chicago, la métropole au lac Michigan, à Mexico City, la ville aux plusieurs millions d'habitants avec sa culture ancestrale. Des circuits ferroviaires fantastiques vous attendent: En voiture-lits de la compagnie AMTRAK du nord au sud, de Chicago à Albuquerque. Au nord-ouest du Mexique avec le train «El Chepe» à travers le canyon de cuivre à couper le souffle ainsi que le «Tequila Express» avec de la musique Mariachi vers la fabrique de tequila à Guadalajara.

P R O G R A M M E

1er jour, 26 mai 2011: Zurich - Chicago

Vol direct à Chicago avec SWISS.

2e jour: Chicago et départ avec AMTRAK

Dans la matinée, circuit de ville à Chicago. En suivant le lac Michigan, vous verrez la Skyline fantastique de la ville et le centre «The Loops». L'après-midi, départ en train «Southwest Chief» de l'AMTRAK en direction du Sud.

3e jour: Arrivée à Albuquerque

Le trajet en chemin de fer traverse l'ouest central des USA via Kansas City jusqu'à Albuquerque.

4e jour: Albuquerque - El Paso

Petit circuit de ville à Albuquerque puis voyage en car pour El Paso. Le Rio Grande fait office de frontière entre les USA et le Mexique.

5e jour: El Paso - Chihuahua

Le voyage en car vous conduit à travers l'immense paysage de la Sierra Tarahumara jusqu'à Chihuahua.

6e jour: Chihuahua - Divisadero

Après une brève visite de la ville, voyage en car jusqu'à Cuauhtémoc. Continuation en car jusqu'à Creel et puis à Divisadero d'où vous pouvez admirer une vue fantastique sur les trois gorges qui se rejoignent, Cobre, Urique et Tararecuc.

7e jour: Divisadero - Bahuichivo - Cerocahui

Trajet en train 1^{ère} classe avec le «El Chepe». Vous allez vivre une aventure des plus spectaculaires sur le tronçon du canyon de cuivre, à travers des gorges profondes, des tunnels hélicoïdaux et des ponts, sur le plateau à 2400 m jusqu'à Bahuichivo. Puis continuation en car jusqu'à Cerocahui.

8e jour: Cerocahui - Bahuichivo - El Fuerte

Voyage en car et en train jusqu'à El Fuerte. Lors du tour à pied, vous allez apprendre l'histoire riche de cette ville.

9e jour: El Fuerte - Guadalajara

Visite de la ville coloniale El Fuerte. Dans l'après-midi, transfert en car à Los Mochis et vol pour Guadalajara.

10e jour: «Tequila Express»

Excursion en train et en bus à Tequila. Aller avec le «Tequila Express» accompagné de la musique Mariachi, puis visite d'une fabrique de tequila. L'après-midi, voyage de retour à Guadalajara avec arrêt et visite de Tlaquepaque.

11e jour: Guadalajara - Mexico City

Vol pour Mexico City. Après l'arrivée, visite de Xochimilco, les jardins flottants près de la métropole.

12e jour: Mexico City

Dans la matinée, visite du centre historique de Mexico City. Ensuite, voyage à Teotihuacan et visite des pyramides impressionnantes. Au retour, arrêt à la Villa de Guadalupe avec sa basilique de la Vierge.

13e jour: Mexico City

Dans la matinée, visite du musée anthropologique au centre de la ville. Après-midi libre.

14e jour: Mexico - Miami - Zurich

Transfert vers l'aéroport et vol pour Miami, puis continuation avec SWISS pour Zurich.

15e jour, 9 juin 2011:

Arrivée à Zurich

Tôt le matin, arrivée à Zurich.

GARANTIE DE VOYAGE



Inscription USA – Mexique

26 mai au 9 juin 2011

Chambre individuelle aux hôtels désirée, supplément CHF 1240.–

Je suis membre du SEV

Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS section

J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone

Portable

Remarques

Lieu / Date

Signature

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

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Compris: Vol de ligne avec SWISS/Lufthansa Zurich - Chicago et Mexico City - Zurich en Economy • Vols à l'intérieur du Mexique en Economy • Taxes d'aéroport et de sécurité (état octobre 2010) • Logement en chambre double, hôtel ***/****, y compris petit-déjeuner américain • Tous les repas au wagon-restaurant de l'AMTRAK et demi-pension au Mexique • Tous les transferts aux aéroports et aux gares aux USA et au Mexique • Visites selon programme y compris les entrées • Trajets en train selon programme, Chicago - Albuquerque en wagon-lits, compartiment à 2 • Guide local lors des excursions et visites • Guide SERV RAIL dès et jusqu'à Zurich

Non compris: Supplément chambre individuelle dans les hôtels, CHF 1240.– (wagon-lit sur demande) • Assurance-annulation et SOS obligatoire (assurance annuelle), CHF 99.– pour une personne, CHF 169.– pour une famille

Christoph Fischer joue dans « La Chauve-Souris »

Opérette et chemin de fer

La fièvre de l'opérette s'est emparée du dirigeant de la gare de Frick.

« Ces dernières semaines, il n'y avait plus que « La Chauve-Souris » et mon travail dans ma vie », a déclaré Christoph Fischer le 28 octobre à l'émission de la DRS 1 « WortOrt » sur « la fièvre de l'opérette à Rheinfelden ». Le sujet de l'émission était l'œuvre de Johann Strauss fils montée par la Fricktaler Bühne. « Est-ce que la Chauve-Souris l'a emporté? » a demandé le journaliste. « La semaine dernière certainement », a convenu le responsable de l'équipe de vente CFF de Frick, « car nous avons joué tous les soirs. Mais c'était super et je ne regrette pas la moindre minute! »

« La semaine avant la première du 16 octobre, il y avait déjà presque trop », explique le chef de team de Frick à contact.sev. « Nous avons souvent répété jusque vers minuit et le sommeil en a pris un coup. » Christoph Fischer n'habite pas dans le Fricktal mais au Petit-Huningue, assez loin de la gare de Bâle. C'est pourquoi son trajet pour aller au travail en gare de Frick, dont il a la charge depuis deux ans et demi, prend une bonne heure.

Sa participation à la « Chauve-Souris » est due au hasard : amateur de musique, c'est en commandant au mois de mai des billets pour la dernière production de la Fricktaler Bühne (il n'a manqué aucun de leurs spectacles

ces dix dernières années) qu'il a vu sur la page Internet qu'ils cherchaient des renforts masculins pour le chœur; il s'est donc annoncé. Il a toujours aimé chanter et il avait déjà été actif dans des chœurs avant ses « années migratoires » aux CFF. Il a donc réussi les tests pour la « Chauve-Souris ». Il a en outre repris le rôle parlé d'Ivan, valet du prince Orlofsky. On pourra encore le voir les 26 et 27 novembre à la Bahnhofsaal de Rheinfelden. Commandes de billets au 062 873 08 44 ou www.fricktalerbuehne.ch, pour autant que ce ne soit pas déjà complet.

Pas que des petits saints

Comment ce Bâlois a-t-il atterri dans cette gare de campagne de Frick? « Après avoir travaillé de nombreuses années à la vente voyageurs à Bâle, j'avais besoin de changement et j'ai postulé cette place vacante à Frick. » Il avait déjà donné des coups de main et connaissait bien le prédécesseur.

« Les gens ici sont très sympathiques et ouverts. C'est aussi ce que disent les remplaçants et remplaçants qui viennent ici », dit le Bâlois au sujet de sa clientèle dont il fait l'éloge. Mais il n'y a pas non plus que des petits saints à Frick: des vandales font régulièrement de la casse dans les salles d'attente et les toilettes et les casiers à bagages ont dû être supprimés car les clés étaient continuellement fracassées.

Les clientes et clients (comme aussi les vandales) ne viennent pas que du vil-

lage de Frick qui compte environ 4800 âmes, la gare dessert aussi une vingtaine de communes jusqu'au Bözberg et au Stafflegg. Il y a chaque demi-heure des trains directs pour Zurich et Bâle ainsi que des bus postaux pour toutes les directions. Stein-Säckingen et Laufenburg font aussi partie du bassin de clientèle car leurs guichets ont été fermés. La gare de Frick n'est pas trop menacée du même sort, son chiffre d'affaires est à peu près aussi important que celui de Rheinfelden. Les voyages des innombrables sociétés de la région y contribuent, une activité qui prend beaucoup de temps à Christoph Fischer et à ses cinq collaboratrices et collaborateurs, au nombre desquels on compte deux apprentis. Et le chef ne tarit pas d'éloges sur toute son équipe. En cas d'absence, il peut compter sur quatre remplaçants d'autres gares. Il apprécie énormément son travail à Frick, plus varié que celui du grand team de vente de Bâle car il va de la vente des billets à l'expédition des bagages en passant par les transferts d'argent de Western Union, les objets trouvés et l'agence de voyage. « C'est devenu un business difficile aujourd'hui, à cause d'Internet. Les gens ne viennent plus chez nous que pour les choses compliquées. » Et il n'y a que les gens qui ne savent pas utiliser les distributeurs automatiques, par exemple pour un problème de langue, qui achètent encore des billets simples au guichet comme Zurich retour. « Nous avons déjà un taux de self-service de plus de 70% à Frick! »

Un travail exigeant

Le travail au guichet est devenu plus exigeant et plus pénible. « On doit savoir énormément de choses! » Et le temps nécessaire pour s'informer sur les nouvelles directives et les nouvelles offres est bien mince. « Ce qu'il faut faire, c'est lire sélectivement ce qui vous concerne directement et savoir où retrouver les autres informations. » Pour engager aussi efficacement que possible ses ressources en personnel limi-



Christoph Fischer joue Ivan dans l'opérette « La Chauve-Souris ».

tées, le dirigeant de Frick a, depuis le mois de mars, réduit les heures d'ouverture des guichets les jours ouvrables de 7h30 à 18h30 (ils étaient ouverts auparavant de 6h30 à 19h). Le chiffre d'affaires n'a pas reculé.

Christoph Fischer trouve regrettable que les CFF, parlant de salaires conformes au marché, veuillent réduire ceux du personnel de vente malgré des exigences toujours plus grandes. « Les CFF restent un bon employeur mais ils ont tendance à suivre toutes les modes avec quelques années de retard. Ils ne devraient pas emboîter le pas de cette évolution de la société qui veut que les gros se remplissent les poches pendant que les petits pédalent toujours plus parce que c'est sur eux qu'on économise. Les CFF ne doivent pas oublier qu'ils jouent aussi un rôle d'exemple. »

Combien de temps Christoph Fischer restera-t-il encore à Frick? « Probablement pas jusqu'à la retraite, car un

chef de team ne doit pas devenir une potiche! De temps à autre, je rêve d'émigrer au Brésil à 50 ans. Mais je ne suis pas le type qui planifie des années à l'avance. »

Markus Fischer/sa



Le dirigeant de la gare de Frick dans son agence de voyage: « C'est devenu un boulot difficile! »

BIO

Christoph Fischer (44 ans), bâlois, a fait deux ans d'études commerciales, après une maturité latine et tout en conduisant les trams. Il a fait ensuite un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF et a travaillé dans diverses gares mais avant tout à Bâle, dans tous les domaines de la vente voyageurs; il a aussi travaillé quelques mois au Contact Center de Brigue et au Marketing à Berne. Il a pris la tête de l'équipe de Frick en 2008. Ses hobbies: la culture, la lecture, le Brésil, le vélo et le fitness (« avant j'en faisais plus »). Il vit à Bâle avec son partenaire.

Fi/sa