

Nick Raduner

Le secrétaire syndical SEV, spécialiste des questions salariales, prend une retraite bien méritée.

Pages 6 et 7



Partenariat rail-route renforcé?

D'ici 2020, CFF Cargo transportera selon un horaire fixe les marchandises afin d'améliorer le trafic combiné avec la route. Un partenariat qui suscite pêle-mêle espoirs et inquiétudes.

Page 8



Gilles Bürki

Ce mécanicien de locomotive CFF est un passionné de voile qui aime naviguer sur le lac de Bienne.

Page 20

Depuis cinq ans le tunnel de base est ouvert au trafic

Travailler au Lötschberg

Le premier tunnel des NLFA a été ouvert il y a cinq ans. Dans le Lötschberg il n'y a pas uniquement des trains qui passent, mais aussi des gens qui y travaillent.

En juin 2007 a eu lieu l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Depuis, le trafic des trains marchandises et surtout voyageurs ne cesse d'augmenter. Mais ce tunnel high-tech long de presque 35 kilomètres est aussi une sorte de grande usine où

des employés s'occupent de l'entretien des installations électriques et ferroviaires, ainsi que du complexe réseau de canalisation de l'eau qui s'écoule à travers la montagne.

Pages 10 à 12



Une équipe technique dans le portail d'entrée de Ferden du tunnel de base du Lötschberg.

RECRUTEZ MAINTENANT !

Le concours de recrutement de nouveaux membres SEV « 12.12.12 Memberstars plus » se poursuit jusqu'au 12 décembre. Il est encore temps de contacter des collègues de travail qui ne sont pas encore syndiqués pour les inciter à adhérer au SEV. Il y a de très beaux prix à gagner ! L'objectif N° 1 de cette campagne de recrutement est de renforcer notre syndicat afin de pouvoir mieux faire valoir les droits du personnel des transports publics. L'union fait la force!

Page 17

Genève

Etre pilote aux Mouettes



Les petits bateaux jaunes qui traversent la rade de Genève font partie intégrante d'unireso, la communauté tarifaire des transports publics genevois. Cependant les conditions de travail et les salaires des pilotes de la Société des Mouettes Genevoises Navigation (SMGN) sont

en retard par rapport aux conditions de travail et aux salaires des conducteurs de bus des TPG. Il y a quatre ans, la première CCT avait été signée entre le SEV et les Mouettes. Son renouvellement est attendu par les quelque deux douzaines d'employés. Rencontre avec Olivier Werly, délégué syndical SEV des Mouettes.

Page 5

EDITO

UNE PURE ILLUSION

Il y a 32 ans, le conseiller fédéral Hürlimann avait déclaré, en inaugurant l'actuel tunnel autoroutier du Gothard, que ce tunnel ne deviendra jamais un corridor pour les camions qui à l'époque étaient au maximum des 28 tonnes. Aujourd'hui, il y a environ un million de camions allant jusqu'à 40 tonnes qui transitent chaque année par le Gothard. Et, vraisemblablement, ils seraient beaucoup plus nombreux si le peuple suisse n'avait pas à plusieurs reprises voté en faveur du transfert des marchandises de la route au rail.

Selon l'actuel Conseil fédéral, d'ici environ quinze ans nous devrions disposer de deux tunnels autoroutiers sous le Gothard. Cependant, notre gouvernement affirme que le deuxième tunnel ne provoquera pas une augmentation du nombre de camions qui transitent actuellement sous le Gothard car on roulerait à sens unique sur une seule piste dans chaque tunnel. Au mois de janvier encore, la ministre des transports Doris Leuthard avait qualifié cette solution « d'hypocrite ». Markus Kern, spécialiste de droit européen, a soutenu que la proposition du Conseil fédéral est contraire à l'accord bilatéral sur les transports terrestres qui interdit des limitations unilatérales des capacités de transit : s'il y aura quatre voies dans les tunnels autoroutiers du Gothard, il faudra rouler sur quatre voies et non deux !

Ainsi, aux inévitables pressions pour rouler sur quatre voies qui ne manqueront pas de se manifester pour éviter les traditionnels bouchons que connaît le Gothard viendrait s'ajouter la pression du droit européen. Dans ces conditions, croire que l'on pourra maintenir le trafic sur deux pistes à sens unique est une pure illusion.

Pietro Gianolli,
secrétaire syndical SEV

EN VITESSE

USS: THOMAS
ZIMMERMANN
REMPLECE PETER
LAUNER

■ L'Union syndicale suisse (USS) a élu le Bernois Thomas Zimmermann, 42 ans, nouveau



responsable de sa communication. Thomas Zimmermann est entré dans ses nouvelles fonctions au début août et succède à l'ancien responsable de la communication du SEV Peter Lauener qui est devenu, depuis le printemps dernier, conseiller en communication et campagnes du conseiller fédéral Alain Berset. Politologue de formation, Thomas Zimmermann a travaillé comme rédacteur au Palais fédéral pour l'Agence télégraphique suisse (ats), après avoir été correspondant en Suisse romande de cette dernière où il était entré comme collaborateur de la rédaction économique. Avant de devenir journaliste, Thomas Zimmermann a entre autres travaillé dans la communication lors du percement du tunnel de base du Lötschberg.

MERCK SERONO

■ Jeudi 9 août, l'assemblée générale des employés de Merck Serono a adopté à une très large majorité le protocole d'accord négocié entre la représentation du personnel, le syndicat Unia et la direction du groupe sous l'égide du Conseil d'Etat genevois. Cet accord améliore de manière significative l'offre de plan social de Merck Serono et met ainsi fin à la mobilisation. La lutte du personnel de Merck Serono n'a toutefois pas pu empêcher la fermeture du site genevois. C'est pourquoi le personnel a décidé de désormais concentrer ses efforts sur le retour à l'emploi, notamment à travers la création d'un institut de biotechnologie, mais aussi sur la sensibilisation de l'opinion à la révision nécessaire du droit du travail en Suisse.

Les CFF ont commandé huit nouveaux trains ETR 610 à Alstom pour rouler sur la ligne du Gothard

L'entretien se fera à Genève

Pour améliorer durablement la qualité du trafic sur l'axe du Gothard, les CFF ont commandé huit trains pendulaires ETR 610 supplémentaires à Alstom pour un montant de 250 millions de francs.

Les CFF possèdent déjà sept ETR 610 qui circulent sur les lignes Genève-Milan et Bâle-Milan. Les CFF ont examiné plusieurs options pour remplacer les actuels ETR 470 sur l'axe du Gothard. Le choix s'est finalement porté sur l'ETR 610 parce qu'il est fiable, confortable et déjà homologué pour le trafic international. En 2015, les nouveaux trains remplaceront la première génération des trains pendulaires ETR 470, qui seront mis hors service fin 2014.

Exposition universelle

Jusqu'à présent, les CFF n'ont pas pu, en dépit de leurs efforts et d'investissements considérables, fournir la qua-

lité désirée à la clientèle sur l'axe du Gothard. Dans la perspective de l'exposition universelle de 2015 à Milan et de l'ouverture du tunnel de base du Gothard à la fin 2016, les CFF entendent bien proposer aux passagers des trains confortables, fiables et ponctuels. En avril 2012, les CFF avaient lancé un appel d'offre pour l'acquisition de 29 nouveaux trains pour le trafic nord-sud pour un montant d'environ 800 millions de francs. Ceux-ci seront progressivement mis en service dès 2018. Les CFF investissent désormais 250 millions de francs supplémentaires pour la commande de huit trains à caisse inclinable du type ETR 610 appelés à circuler dès 2015 principalement sur l'axe du Gothard.

Des trains rapidement disponibles, appréciés et fiables

Il s'agit d'une option supplémentaire d'achat sur les ETR 610 déjà en circulation et qui avait été commandés par l'ancienne filiale Cisalpino SA. Ces trains offrent aux voyageurs un grand confort avec des sièges réglables dans



Aujourd'hui déjà des ETR 610 circulent en Suisse. Ils partent de Genève et Bâle, fetués à Genève et non à Bellinzone...

les deux classes, des prises électriques à tous les sièges, la réservation électronique des places et une voiture-restaurant. Ils sont rapidement disponibles et leur technique est fiable. Les CFF possèdent actuellement sept trains ETR 610 d'Alstom en service sur les lignes Genève-Simplon-

Milan et Bâle-Simplon-Milan. Les CFF sont satisfaits : ils ont fait leurs preuves et sont appréciés par la clientèle. Les CFF ont examiné plusieurs options pour le trafic sur l'axe du Gothard et ont finalement choisi la meilleure solution pour leurs clients.

LES SUISSES ET LES ITALIENS ONT DÉCIDÉ DE RENFORCER LEUR COLLABORATION EN VUE DU DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE DU GOTHARD

La société italienne d'infrastructure ferroviaire Rete Ferroviaria Italiana (RFI) et CFF Infrastructure renforcent leur collaboration dans les domaines de la technologie ETCS, du développement du réseau, de l'horaire et de la conduite de l'exploitation. En signant deux contrats de

collaboration, Philippe Gauderon, chef CFF Infrastructure, et Michele Mario Elia, directeur de RFI, développent une collaboration qui a fait ses preuves entre les deux exploitants d'infrastructure. Les CFF et RFI devront relever d'importants défis touchant à

l'axe du Gothard. Avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard, le nombre de trains qui transiteront entre la Suisse et l'Italie ira constamment augmenter, tant en trafics voyageurs qu'en trafic marchandises. La clientèle souhaitera un raccourcissement des temps de parcours entre Zurich/Lucerne et Milan. En outre, la circulation des trains devra être plus stable et plus ponctuelle qu'à présent. Les CFF et RFI constituent donc des groupes de travail communs chargés d'assurer l'interopérabilité technique et d'exploitation, les capacités requises et un niveau élevé de qualité. Le groupe « Horaire » élabore des concepts d'horaire coordonnés pour les trafics voyageurs et marchandises à compter de 2014. Leur objectif est d'améliorer l'exploitation du réseau et de raccourcir les temps de

parcours. Le groupe « Développement du réseau » coordonne les futurs projets d'infrastructure, tels que le corridor à gabarit de quatre mètres ou l'allongement des quais. Le groupe « Exploitation » assure la conduite de l'exploitation transfrontalière en visant le double objectif d'améliorer les flux d'information et d'atteindre les standards de ponctualité. Le deuxième contrat de collaboration, « ETCS », définit les plans d'action coordonnés en vue de l'installation du système européen de contrôle de la marche des trains « European Train Control System » sur les lignes transfrontalières et les gares frontalières. Ainsi, les entreprises de transport ferroviaire pourront à l'avenir profiter de systèmes de contrôle de la marche des trains unifiés et compatibles entre eux.



L'ouverture du tunnel de base du Gothard aura lieu en 2016.

et non à Bellinzzone



destination Milan via le Simplon. Les huit nouveaux trains rouleront sur la ligne du Gothard mais leur entretien sera ef-

Les nouveaux trains seront mis en service dès 2015. Ils sont identiques aux ETR 610 actuels. Grâce à cette commande, la flotte des ETR 610 passe de 7 à 15 trains pour un total de 6400 places assises. Les nouveaux trains sont homologués pour la Suisse, l'Italie et l'Al-

lemagne. Comme pour les rames déjà en service, leur entretien sera effectué à Genève. Les nouveaux trains peuvent également circuler en trafic intérieur.

Outre la mise en service d'une nouvelle flotte, les CFF réfléchissent à une nouvelle offre sur la ligne du Gothard.

Actuellement, des pourparlers sont en cours avec l'Office fédéral des transports (OFT), les cantons concernés, les partenaires italiens et la région de la Lombardie. Ils ont pour but de garantir une offre stable et performante.

com.

LA CGN BAT DES RECORDS DE FRÉQUENTATION



Les bateaux de la Compagnie générale de navigation sur le Léman (CGN) ont établi un nouveau record de fréquentation. Durant le mois de juillet, ils ont embarqué quelque 340 000 passagers. Durant ce même mois de juillet, la CGN a réalisé deux des trois plus grosses journées de ces dix dernières années : 17 247 passagers le 18 et 16 819 le 25 juillet. Le meilleur résultat, 17 500 voyageurs, avait été atteint le 11 août 2011. A la fin du premier semestre 2012, la CGN a enregistré 88 000 passagers de plus que lors de la même période en 2011. L'an dernier avait été une année record pour la CGN puisqu'elle avait passé le cap historique des 2 millions de passagers annuels.

Inégalité de traitement

Pétition des conducteurs de CarPostal

Les conducteurs de cars postaux ont remis le 8 août une pétition munie de plus 800 signatures à la direction de La Poste Suisse et de CarPostal pour mettre fin à l'inégalité de traitement du personnel. Ils réclament une convention collective de travail (CCT) pour tous.

Les conducteurs dénoncent « l'actuel système à deux classes régnant parmi

notamment ». Les écarts commencent dès l'embauche et la différence salariale se creuse au fil des ans, souligne syndicom. Après douze ans d'ancienneté, il peut atteindre 10 000 francs par année.

Ecart salarial

Le salaire moyen annuel du personnel de conduite atteint 77 000 francs pour les employés au bénéfice de la CCT. Les autres, qui travaillent chez des sous-traitants, touchent en moyenne 71 600 francs, relève le syndicat.

« La Poste a pris connaissance de la pétition », a indiqué à l'ats son porte-parole



Quelque 1500 conducteurs travaillent chez des sous-traitants de CarPostal et sont soumis à un règlement du personnel nettement moins bon.

les conducteurs de cars postaux » et en demandent la suppression, a indiqué syndicom dans un communiqué. Ils exigent de bénéficier des mêmes conditions d'engagement pour le même travail.

Concrètement, quelque 1500 conducteurs à temps plein employés par CarPostal sont soumis à la CCT pour les unités externalisées de la Poste. Les autres, aussi au nombre de 1500, travaillent chez des sous-traitants et sont soumis à un règlement du personnel nettement moins bon. Ce système engendre « des différences flagrantes en matière de salaire

Oliver Flüeler. Les demandes sont connues depuis plusieurs mois, il ne s'agit pas d'une surprise, a-t-il ajouté. « Nous sommes prêts à aborder ces questions lors des discussions pour la nouvelle CCT de La Poste en 2013 et 2014 », a expliqué le porte-parole. Le nouveau texte doit entrer en vigueur en 2015.

CarPostal compte plus de 3300 collaborateurs, en tenant compte des employés qui travaillent chez des sous-traitants. L'entreprise, qui dispose d'un parc de plus de 2100 véhicules, transporte plus de 120 millions de voyageurs par année.

com.

Les enjeux majeurs d'une mince fibre

Il fallait y penser : vous enfourchez un vélo libre-service et, du même coup, vous disposez d'un accès WiFi gratuit. C'est possible dès cet été à Montréal grâce à la collaboration entre la société BIXI, qui offre 5120 vélos répartis sur plus de 400 stations dans la métropole québécoise et, d'autre part, la grande compagnie de télécommunications TELUS, très présente dans la même région comme dans les autres provinces canadiennes.

Associer mobilité douce et accès libre à Internet est une idée sympathique. C'est aussi une expérience intéressante qui permet de tester à la fois le fonctionnement d'un modem 4G posé sur un vélo et son mode d'alimentation par une batterie qui se recharge à la force des mollets du cycliste en train de pédaler. C'est enfin une manière de vérifier l'attrait d'une connexion gratuite et permanente à Internet, en particulier aux réseaux sociaux. On l'a compris : le coût de l'initiative commune des deux sociétés, l'une et l'autre entièrement privées, émerge à leur budget promotionnel respectif, puisqu'elle vise aussi un objectif commercial, celui d'augmenter et de fidéliser le nombre de leurs abonnés et clients. A noter que BIXI, lancée en mai 2009 à Montréal pour contribuer à la réalisation du plan municipal de mobilité douce, ne

reçoit aucune aide publique et finance une bonne partie de ses activités métropolitaines par le développement de sociétés dans diverses grandes villes du monde, de Londres (9200 vélos) à Melbourne (600) en passant par Washington DC (1400).

Par-delà ce que d'aucuns ne manqueront pas de considérer comme un gadget typique de la société de sur-connexion, il y a d'abord d'énormes enjeux économiques. Le réseau mondial Internet, ne l'oublions pas, a moins de vingt ans. Or actuellement

plusieurs milliards d'internautes surfent sur les ondes de la toile, connue par le fameux triple www, grâce à leur ordinateur fixe ou portable, à leur tablette et / ou simplement à leur téléphone mobile tendance «smartphone». Si les bornes permettant les accès WiFi (sans fil) privés et publics se multiplient, elles doivent bien elles-mêmes s'approvisionner en signaux. Elles le font traditionnellement – si l'on peut ainsi dire pour une technologie récente – par le câble-cuivre, dont la capacité de transport correspond de moins en moins aux besoins des usagers, même des particuliers. D'où le recours de plus en plus répandu aux réseaux à fibres optiques à large bande passante, donnant accès à Internet, à la télévision haute définition et à la téléphonie. Autant dire qu'il faut développer ou remplacer des réseaux entiers pour les adapter aux standards actuels et aux vœux des usagers en matière de téléchargement. A l'échelle mondiale,

l'Afrique constitue un marché de rattrapage très disputé, tandis que les continents équipés de plus ou moins longue date passent massivement à la fibre optique. La Suisse, l'un des pays les plus branchés au monde, doit étendre et moderniser ses ré-

seaux câblés. Elle veut les équiper en fibres optiques dans les meilleurs délais, en vue de généraliser les raccordements à haut débit, du moins dans les régions urbaines où leur exploitation est économiquement intéressante.

Toute la question est de savoir qui va financer ces développements et avoir dès lors la maîtrise des réseaux. Opérateur national historique en matière de télécommunications, Swisscom est désormais soumis à

l'obligation d'ouverture de ses réseaux à la concurrence, en particulier sur le fameux « dernier kilomètre ». Ce qui n'a pas empêché la société dont la majorité des actions sont détenues par la Confédération et les autres (44%) cotées en bourse, de prendre une avance décisive dans l'extension de l'infrastructure à fibre optique, au prix d'investissements atteignant les deux milliards de francs d'ici 2015. Concurrence et partage des frais obligent, Swisscom et une dizaine de villes, le plus souvent par l'intermédiaire de leurs Services industriels, ont passé des accords de coopération au moins pour l'aménagement du réseau. Lausanne par exemple, qui dispose d'un télé réseau développé depuis une trentaine d'années déjà, partagera avec Swisscom le coût de la généralisation de la fibre optique, estimé à près de 400 millions, et s'en tirera avec une facture de l'ordre de 120 millions pour la réalisation d'un réseau FTTH (fibre à domicile) dans les années 2013 à 2018. Fort complexe, la teneur de l'accord passé avec Swisscom concerne non seulement la construction mais aussi l'exploitation du réseau à haut débit. Au total, la Commune préserve ses droits de propriétaire principale, qui sont ceux de la collectivité publique, tandis que les Services industriels évitent toute dépendance envers Swisscom pour l'exploitation et maintiennent leur propre gamme de prestations aux usagers.

Après négociée par la Municipalité, la coopération définie pour Lausanne, qui doit encore recevoir l'aval des élus communaux, représente un modèle intéressant, préservant à la fois une appartenance affirmée au secteur public et une adaptation continue des services offerts au public. Une formule habile pour un enjeu majeur, qui renvoie dos à dos tant les tenants du tout à l'Etat que les zélateurs exclusifs de l'économie privée.

Yvette Jaggi



Genève

Etre pilote aux Mouettes Genevoises

Les Mouettes Genevoises, ces petits bateaux jaunes qui traversent la rade en long, en large et en travers font partie intégrante des transports publics du canton de Genève. La plupart des employés de cette compagnie de navigation sont membres du SEV et sont au bénéfice d'une convention collective de travail (qu'ils souhaiteraient améliorer...). Rencontre avec leur délégué syndical Olivier Werly.

Avec ses deux douzaines d'employés et ses six bateaux, la Société Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) transporte plus de 1,2 million de passagers par année. Cette compagnie privée fait partie intégrante de la communauté tarifaire unireso, elle est liée à la République et Canton de Genève par un contrat de prestations. Les usagers des Transports publics genevois (TPG), des trains régionaux CFF et des Mouettes Genevoises peuvent ainsi se déplacer avec le même titre de transport.

Les Mouettes c'est chouette, mais ...

Pour le touriste de passage, monter sur une Mouette



Olivier Werly est pilote aux Mouettes Genevoises dont il est le délégué syndical SEV. Si le job de pilote sur les Mouettes permet de profiter d'un splendide paysage, les conditions de travail mériteraient d'être améliorées.

jaune et faire la traversée de la rade de Genève par beau temps est une expérience pleine de charme, avec cette magnifique vue qui embrasse tout à la fois les quais du lac, le jet d'eau et le Mont-Blanc. Le pilote Olivier Werly, 54 ans, est le délégué syndical SEV des employés de la compagnie. Il confirme : « Rien à dire, ici le cadre est merveilleux, même quand il y a de grosses brumes. » L'acteur-compositeur romand

Sarcloret est lui aussi tombé sous le charme des Mouettes Genevoises. Elles lui ont inspiré une chanson : « Moi, je prends la Mouette, c'est chouette. » Olivier Werly tempère : « Piloter une Mouette est un travail difficile de part sa répétitivité : sur certaines lignes, toutes les cinq minutes il faut effectuer une approche, un amarrage, contrôler les clients et leur titres de transports, compter les gens afin de ne pas dépasser d'une seule personne la capacité du bateau, vérifier le trafic du plan d'eau et sa condition avant de larguer à nouveau les amarres... Cette répétition constante engendre une monotonie qui est également un facteur de risque. Tous ces impératifs font qu'une fois parvenu au bout de leurs heures de service, soulés bien souvent par les décibels hors normes (exceptés les silencieux bateaux électro-solaires), les pilotes sont vannés... Si le job permet de profiter d'un cadre de travail très beau, il n'en reste pas moins que les conditions sont parfois rudes suivant les saisons et le confort des bateaux est bien loin d'être satisfaisant. »

Etre mieux payés et plus de sécurité

Le 1^{er} juin 2008 est entrée en vigueur la première convention collective de travail signée entre la direction des Mouettes Genevoises et le syndicat SEV. Un difficile combat où il a fallu impliquer les autorités politiques. « Je ne travaillais pas encore aux Mouettes lorsque cette convention collective a été signée, heureusement elle a considérablement amélioré les choses », commente Olivier Werly. Pour la prochaine convention collective, avec la secrétaire syndicale SEV Valérie Solano, les employés des Mouettes Genevoises veulent une amélioration de leur grille salariale. « Nous viserons les salaires des conducteurs des TPG. Les responsabilités des pilotes sont tout à fait comparables à celles des conducteurs des TPG. Ni plus ni moins » commente Olivier Werly en ajoutant : « Il faut savoir par exemple que selon les saisons, et entre autres lors de l'apparition soudaine du brouillard, la navigation se fait encore à la boussole et au chronomètre à un certain régime moteur afin d'avoir le temps de repérer toutes les

sortes de dangers qui se présentent : que ce soit les autres bateaux, le passage du pont du Mont-Blanc, les digues et l'approche des débarcadères. Le pilote est très sollicité. L'eau, comme la route, a ses exigences et elles sont spécifiques. » Olivier Werly ajoute : « Mais ce qui nous préoccupe également, c'est l'état des bateaux et la sécurité. Le lac, cet hiver, n'a pas été tendre ni pour les piliers d'amarrage qui doivent être changés, ni pour les coques des Mouettes. Pour nous, les pilotes, c'est une question de sécurité. »

AC

DES TRAVERSÉES DES OCÉANS À CELLES DE LA RADE

Depuis quand et pourquoi avez-vous choisi de travailler aux Mouettes?

Olivier Werly: Après avoir bourlingué durant un quart de siècle sur les mers et connu quatorze traversées de l'Atlantique Nord comme skipper, je suis revenu en Suisse. Genève retrouvée, il me fallait reprendre une activité qui me permette de rester au contact de l'eau, retrouver sa présence, loin des houles du grand large dorénavant, mais juste au bout du lac ! La SMGN recherchait

des pilotes et je me suis décidé. C'était il y a quatre ans, à la fin de 2008.

Qu'est-ce qui vous a motivé à devenir membre du SEV?

Devenir membre du SEV dès le début puis délégué des employés des Mouettes m'a semblé naturel afin de contribuer à l'amélioration des conditions de travail et de salaire. Il y a encore beaucoup à faire dans ces domaines.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

SIX BATEAUX

La Société des Mouettes Genevoises Navigation (SMGN) possède six bateaux : deux électriques en fibre de verre avec panneaux solaires ; une unité métallique et trois bateaux en bois (les classiques, un étant en service et les deux autres sont en réserve afin de répondre pour des courses extraordinaires ou en cas de panne sur une autre embarcation).



” Travailler dans un syndicat, au service des membres, m’a beaucoup intéressé. “

Nick Raduner, secrétaire syndical SEV

Au SEV, Nick Raduner a touché à tout. Il prend aujourd’hui sa retraite

« Je préfère travailler avec les gens plutôt que derrière un écran »

Nick Raduner n'est pas un cheminot classique, mais il a fait une carrière classique au SEV: il a travaillé à la direction générale des CFF puis a milité dans le syndicat avant que le SEV lui demande s'il souhaitait travailler au secrétariat central. Il a fallu s'y reprendre à deux fois pour qu'il dise oui – et aujourd'hui on ne peut presque plus imaginer le SEV sans lui.

contact.sev: Nick, ton bureau a l'air rangé. Serais-tu déjà sur le départ ?

Nick Raduner: J’ai fait un peu d’ordre, fouillé dans les papiers qui ont fait remonter en moi les souvenirs. Mon dernier jour de travail est le 24 août mais d’ici là je ne vais travailler plus que huit jours. Oui, je prend la retraite et en ce moment, je trouve cela très bien.

En 1975, à 23 ans, tu es entré « au service des chemins de fer » comme c’est écrit dans les papiers du SEV. Qu’as-tu fait auparavant ?

Après la scolarité, j’ai fait un apprentissage de typographe – pour le plus grand plaisir d’un de mes grands-pères qui avait aussi exercé cette profession. Peu de temps après avoir achevé mon apprentissage, le plomb a cédé la place à la photocomposition. Et c’est

là que j’ai pour la première fois été en contact avec l’ordinateur. Comme que je ne me plaisais plus à une ancienne place de travail, j’ai postulé aux CFF pour travailler dans le traitement électronique des données. Mon premier contact rap-

” J’étais ouvert, à l’écoute des autres et, quand je le pouvais, leur apportais mon aide. “

proché avec le monde ferroviaire a été de nature géographique puisque ma place était située au Bollwerk à Berne, directement à côté des voies de chemins de fer !

Donc tu as été un de ces « fous d’informatique » de la première heure qui, à la maison, écrivait des programmes sur un Commodore ?

Non, pas du tout. Pour moi, l’informatique était simplement un outil de travail intéressant. A l’époque, aux CFF, les programmes étaient encore faits sur des cartes perforées. En 1975, la technique informatique en était encore à ses débuts.

En 1976, tu es entré au SEV.

Oui, et je suis bien vite devenu homme de confiance. J’ai ensuite été élu secrétaire puis vice-président de la section VPV Berne.

Puis, tu as postulé au SEV ?

Non, dans mon cas, c’est plutôt le SEV qui est venu me chercher. Quelqu’un s’est intéressé à moi. La première fois, j’ai dit non, la deuxième fois, plus tard, ma situation personnelle le permettait et j’ai accepté. Travailler dans un syndicat,

au service des membres, m’a beaucoup intéressé. J’ai préféré travailler pour les gens que derrière un écran.

Quelles tâches t’ont été confiées à la centrale SEV ?

Durant toutes ces années, je me suis occupé de nombreux domaines de travail: j’ai été responsable de la formation, je me suis occupé des facilités de voyage pour le personnel. Une fois, nous avons même conçu au SEV un assortiment d’uniformes. J’ai encadré les femmes membres et élaboré

qui, pour l’occasion, était devenue «La cheminote» (au lieu de «Le cheminot») et qui, à l’époque, avait suscité des discussions enflammées. J’ai ensuite travaillé pour les sections de plusieurs ETC pour lesquelles j’ai aussi œuvré à l’élaboration des CCT. Dès 1997, j’ai encadré le groupe BLS, depuis 3 ans en collaboration avec Jérôme Hayoz. Mais durant toutes ces années, j’ai surtout été le spécialiste des salaires du SEV. Comme on le voit, j’ai presque touché à tout, mais aussi sacrifié beaucoup de soirées pour le SEV. Mon épouse et ma famille ont souvent dû passer au second plan.

Les gens qui te connaissent parlent volontiers de ton amour pour le chemin de fer et pour les employés qui y travaillent.

Je tiens à préciser que je ne suis absolument pas un obsédé du rail! C’est avant tout mon estime pour les gens qui m’a incité à tra-

” Grâce au SEV, les chemins de fer offrent aujourd’hui un bon environnement de travail avec de bonnes conditions. “

vailler dans un syndicat. Cette qualité m’a été transmise par mon parrain, déjà quand j’étais enfant. J’étais ouvert, à l’écoute des autres et, quand je le pouvais, leur apportais mon aide. Grâce

BIO

Nick (Niklaus) Raduner a fêté ses 60 ans le 6 août. Il est marié pour la seconde fois. De sa première union, il a eu un fils et une fille, de sa seconde, trois filles, la plus jeune a 19 ans. Il est aussi grand-papa de deux petites-filles.

Il est né à Rapperswil au bord du lac de Zurich. En raison de la profession de son papa, qui travaillait comme technicien en télécommunications, la famille a déménagé tous les quatre ans. Nick Raduner a entrepris cette coutume lorsqu’il est parti de la maison... Depuis 1981, il vit à Münsingen.

Durant ses loisirs, il joue au badminton (il a déjà pris part au championnat suisse de l’Union sportive suisse des transports publics), fait du VTT (« pour découvrir la nature ») et



de la voile depuis cette année. Si le temps le permet, il va faire des randonnées avec sa femme et son chien. Il fait partie du comité des sentiers pédestres bernois.

Il aime travailler dans son jardin (« je m’occupe plutôt des travaux lourds, ma femme fait le reste ») et s’est entiché il y a quelques années de la culture de bonsaïs.

INTERVIEW



Nick Raduner a commencé sa carrière au SEV comme « homme de confiance ». Et, comme le montre la photo prise en décembre 2011 lors de la distribution des tracts « Sans nous pas de transports publics », il va toujours sur le terrain pour le syndicat.

” Ma place de travail était située au Bollwerk à Berne, directement à côté des voies de chemins de fer ! “

au SEV, les chemins de fer offrent aujourd’hui un bon environnement de travail avec de bonnes conditions.

Quels sont les changements aux chemins de fer qui te sont surtout restés en mémoire ?

Je suis arrivé aux chemins de fer quand les grandes avancées technologiques étaient déjà faites. Techniquement parlant, il y avait encore beaucoup à faire, par exemple un nouveau

modèle de locomotive ou l’introduction du chauffage électrique des aiguillages. Un tournant décisif a été l’arrivée du premier TGV à Berne.

Mais le plus grand changement a été d’ordre juridique, soit l’abandon du statut des fonctionnaires. Le SEV est quand même parvenu à obtenir la garantie d’un passage dans le nouveau droit préservant les mêmes niveaux. Puis le

pas important qui a suivi a été la divisionnalisation. Au cours de cette période, nous avons réussi à garantir des avantages pour certaines divisions qui ont ensuite servi de modèle pour les autres divisions.

Qu’en était-il dans ta spécialité, les salaires ?

Vouloir économiser était l’idée prédominante des CFF concernant les nouveaux systèmes salariaux. A l’aide de « comparatifs du marché » boiteux, on a dévalorisé les fonctions artisanales. Des facteurs décisifs qui devraient être pris en

considération dans les chemins de fer en tant qu’entreprise de transports publics, ont été largement délaissés : l’importance de la sécurité, les horaires irréguliers, la responsabilité personnelle. Ceux qui travaillent aux chemins de fer savent qu’une vis manquante, par exemple, peut avoir de graves conséquences. Il faut travailler 24 heures sur 24, aussi les dimanches et jours fériés. Les collaborateurs des transports publics en prennent leur parti pour être à même de satisfaire la clientèle. Les employés des chemins de

fer doivent aussi pouvoir réagir de façon adéquate dans les situations les plus diverses. A mon avis, tout cela est trop peu pris en considération dans les salaires.

Les autres aspects des conditions de travail ne font pas partie de mon activité principale. J’ai pu aussi constater que la « flexibilisation » n’avait pas que des avantages pour les entreprises – comme on le croyait au départ – mais aussi pour le personnel si ce dernier sait en tirer parti.

Interview: pan.

*L’entretien a eu lieu le 25 juillet.

Partenariat entre rail et route pour le trafic marchandises intérieur

CFF Cargo étend l'offre de trafic combiné à l'intérieur du pays

Le Conseil d'administration des CFF a accepté le concept de trafic combiné en Suisse. D'ici 2020, les trains CFF devront transporter selon un horaire fixe des caisses mobiles entre divers terminaux dans tout le pays. Les avantages du rail et de la route seront ainsi combinés.

L'extension du trafic combiné en Suisse complète l'offre actuelle du trafic par wagons complets (WLV) et du trafic de transit, a annoncé CFF



Un réseau de trafic combiné existe déjà entre les centres de tri de la Poste. Pour les transports sur de longues distances, de 100 kilomètres ou plus, c'est le rail qui règne alors que le transport par camion assure la distribution fine.

Cargo le 11 juillet. Les clients ciblés pour la nouvelle offre sont « avant tout des transporteurs par camion qui misent toujours plus sur le che-

min de fer pour les moyennes et longues distances en Suisse », déclare Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, dans le communiqué de presse.

Les trains du trafic combiné offrent aux transporteurs une alternative aux camions qui bien souvent, à cause des bouchons, ne peuvent plus circuler de manière fiable. « En particulier sur l'axe est-ouest », nous explique Karin Grundböck, responsable adjointe de la communication à CFF Cargo.

Activité principale : opérateur

La demande de la clientèle (transporteurs routiers, expéditeurs) est décisive pour le développement du réseau suisse de trafic combiné de CFF Cargo, ajoute Karin Grundböck. Car CFF Cargo se concentre sur la fonction d'opérateur en ce qui concerne le trafic combiné. Cela signifie que la filiale CFF prend en charge la traction, le transbordement et la disposition des trains, mais ne s'occupe pas de l'acquisition de la clientèle finale à qui est destinée la marchandise, ni de la distribution fine par camion.

Huit terminaux

CFF Cargo a mis en réseau provisoirement ses huit terminaux de transbordement (points rouges sur la carte) et les développera plus tard au besoin, d'après Karin Grundböck. CFF Cargo a ouvert cette année les nouveaux terminaux de Rothenburg et Cadenazzo et les a équipés de nouveaux engins de transbordement, que l'on appelle des « reachstackers ». Ces engins peuvent transborder sans problème des containers et des caisses mobiles des ca-

et des lettres se fait par la route. « La Poste est notre deuxième plus grand client », précise Karin Grundböck.

Nouveaux terminaux pour l'import-export

D'autres éléments de la stratégie de trafic combiné sont les grands terminaux prévus par CFF Cargo, le gateway Limmattal et le terminal Bâle-Nord. Ils doivent contribuer à maîtriser les quantités croissantes de conteneurs dans les trafics d'import et d'export. Pour la répartition des containers en Suisse, ils auront une connexion directe aux terminaux décentralisés du trafic combiné ainsi qu'au réseau WLV. Tout deux pourront accueillir des trains jusqu'à 750 mètres de long.

Fi

SOLUTION DE RECHANGE POUR LA CLIENTÈLE DU TRAFIC PAR WAGONS COMPLETS?

Le réseau WLV avec ses quelque 500 sites de transbordement actuels sera réduit par CFF Cargo de 128 gares d'ici au 9 décembre, ce qui permettra à l'entreprise d'économiser dès 2013 35 millions par année, du moins elle l'espère. Mais cela signifie aussi la perte de 200 postes et d'environ 2% de volume de transport. Les clients qui, à cause de la réorganisation du WLV, perdent leur liaison ferroviaire, peuvent profiter de la nouvelle offre de trafic combiné suisse, explique Karin Grundböck, responsable adjointe de la communication à CFF Cargo, lors de son interview par *contact.sev*.

Deux systèmes qui se complètent

Karin Grundböck souligne que CFF Cargo veut continuer à proposer le service WLV classique sur le réseau de desserte redimensionné et que les deux offres se complètent. Car selon la quantité et le type de marchandise, c'est soit le WLV, soit le trafic combiné qui est le mieux indiqué. « Ainsi par exemple, un grand centre de distribution de la Migros avec ses propres voies d'accès et un grand volume de marchandises est la cible idéale pour un service WLV. Mais pour une petite entreprise avec un volume restreint à transporter, qui est implantée dans une petite vallée retirée, une solution combinée rail-route peut offrir une alternative intéressante, ou alors il faudrait additionner les volumes avec d'autres entreprises de la région. Sur les longues distances le rail peut montrer ses atouts. »

Fi

Terminaux de transbordement ferroviaires



Terminaux du réseau de trafic combiné « Rail et transbordement » qui sont prévus : les points rouges appartiennent aux CFF, les bleus à d'autres exploitants. Source: CFF Cargo.

COMMENTAIRE

Démantèlement par tranches ? Evitons une deuxième panique à la « Swiss »

Ce que CFF Cargo a révélé publiquement n'est pas vraiment une nouveauté. L'extension de l'offre de trafic combiné est une solution possible mais ça ne doit pas être la seule. Une chose montre clairement la volonté de faire cesser la rivalité entre la route et le rail : CFF Cargo veut laisser la répartition finale à la route. La répartition fine écologique par le trafic par wagons complets (WLV), jusqu'ici partiellement « commandée » et subventionnée par la Confédération, sera bientôt démantelée.

Cette suppression n'est pas un signe d'innovation, ni de créativité de l'entreprise. Si elle réduit ses contacts avec la clientèle, elle n'aura plus qu'un rôle de « pion » dans l'acheminement des marchandises. Et si tout ceci est le fruit de l'influence de Hupac, que l'on est allé chercher et qui est en pleine expansion, on peut craindre que l'on soit déjà en train de baisser les bras. Ou bien le cancre CFF Cargo serait-il tombé en disgrâce aux yeux du groupe CFF ? Car finalement, c'est ce dernier qui fixe une partie des règles du jeu.

Après l'amputation des affaires internationales, voici une autre opération handicapante. On a déjà pu entendre des bouches du CA CFF que c'est la dernière chance pour CFF Cargo. Il s'agit maintenant de s'assurer qu'après les énormes investissements et les subventions de ces dernières années payées par le contribuable, l'enfant terrible ne tombera pas dans le trou quand on jettera l'eau du bain, comme cela a été le cas lors de la vente de la compagnie d'aviation nationale. Pris par la peur, la politique a décidé il y a quelques années de vendre la compagnie « Swiss » pour une bouchée de pain à Lufthansa (LH). La petite perle perdue dans la colossale LH a maintenant le devoir de suivre un programme d'économies indépendamment de sa situation individuelle. La dissolution effective de Swiss Technik, transférée il y a quatre ans dans le groupe LH, est actuellement en cours. Environ 200 de nos collègues perdent ainsi leur poste.

Dans les semaines à venir nous attendons le rapport du Conseil fédéral sur le projet de transport ferroviaire des marchandises en Suisse. Le Parlement devra ensuite montrer son courage et obliger les CFF à réengager une politique de transport plus consciente et durable pour ce qui concerne les marchandises. Les événements de « Swiss » ne doivent pas se reproduire!

Philipp Hadorn, chef du team Cargo au SEV et Conseiller national

Jura

Vélos électriques en location

Delémont accueille la première station en Suisse romande de vélos électriques en location et en libre-service. Inaugurée au début juillet, située en face de la gare, il s'agit d'un partenariat entre la ville, CarPostal, les CFF et Rent a Bike.

La commune de Delémont mise encore une fois sur le développement de la mobilité douce. Elle souhaite que les gens découvrent le concept de location et privilégient les transports publics à la voiture en ville. D'autres stations pourraient compléter celle de la gare.

Ce modèle a déjà fait ses preuves dans une dizaine de villes en Suisse alémanique.

Le Jura est donc en avance dans ce coup de pédale !

Pour emprunter un vélo traditionnel (au même endroit) la première demi-heure est gratuite pour les abonnés. Le vélo électrique leur est proposé pour quatre francs de l'heure. Il est nécessaire de se munir de sa carte avant de pouvoir utiliser la borne-écran de la station.

L'expérience est prévue pour trois ans. Selon la fréquentation, le système devrait s'étendre à d'autres localités jurassiennes.

Les inscriptions se font sur le site internet de PubliBike (www.publibike.ch). Abonnement annuel et offre promotionnelle. On peut se procurer une carte au guichet CFF pour quelques francs afin de tester le concept durant un jour.

JFM



La station PubliBike près de la gare de Delémont.

Voitures électriques en location en libre service

Le Jura pionnier en première mondiale

La Société Tellis SA met à disposition de la population Jurassienne, les touristes et voyageurs arrivant au Jura ses véhicules ElectricEasy, du concept de location de voitures électriques. Ils sont stationnés sur le parking à proximité des gares. Ce système est à la fois une exclusivité suisse et mondiale !

ElectricEasy est un moyen de se déplacer, à la fois économique et écologique, les véhicules étant exclusivement alimentés par de courant vert certifié. Ce concept démarré en janvier 2012 au Jura est en pleine croissance. Trois sites sont déjà équipés par une flotte de onze véhicules qui se trouvent à Delémont, Bassecourt et Saignelégier. D'autres projets sont en attente, un partenariat futur avec une grande marque va faire du bruit, selon les initiateurs.

Les sites sont équipés d'une borne d'inscription et d'une borne de recharge. Les utilisateurs peuvent réserver leur véhicule sur internet ou depuis la borne d'inscription. Seule obligation d'importance : ils doivent remettre le véhicule loué à sa station d'emprunt (pour l'instant).

L'automobiliste a le choix entre deux formules et cinq tarifs en fonction de ses besoins en mobilité. ElectricEasy propose plusieurs tarifs et formules sans limitation

de parcours et sans devoir souscrire un abonnement. De 8 francs de l'heure, à 999 francs pour les 160 heures pour le « pack fidélité » valable six mois, en passant par le tarif journalier (6 à 24 h) à 69 francs. Un ordinateur de bord permet de suivre en temps réel des indicateurs es-

milles qui devraient se passer d'une deuxième voiture et tous les jeunes qui calculent dans leur porte-monnaie. L'offre devrait s'étendre du périmètre de l'Arc jurassien au territoire national.

A souligner que durant quelques semaines 70 utilisateurs ont rodé les véhicules et



ElectricEasy, l'offre en gare de Saignelégier.

sentiels à la gestion de la location comme les kilomètres parcourus, le début et la fin de la réservation et la durée restante de la location (www.tellis.ch).

Enjeux environnementaux et sociaux

La société créée par l'industriel jurassien Pascal Bourquard prône un système simple et facile d'emploi. Pascal Perrin, chef de projet, a un message clair : « Vous vous décidez maintenant et vous louez à l'instant même. » Nous sommes à un tournant de société où il faut repenser le modèle mobilité et la possession de la voiture individuelle. Public cible, les fa-

fait part de leurs remarques. A présent, une fiabilité s'est installée et le nombre de clients progresse de 30 à 38% par mois. L'idée d'utilisation est bien d'arriver en ville en transports publics puis prendre le relai avec ElectricEasy, comme ont le fait avec un bus, un vélo, une trottinette. Un vrai moyen complémentaire dans la chaîne des transports publics et collectifs.

Les adeptes de la mobilité douce et alternative peuvent à présent intégrer de pleins pieds un nouveau service de transport écologique, économique et alternatif avec la voiture électrique en location en libre service. A découvrir, à tester, à adopter.

JFM

Une date à noter sur vos agendas:
samedi 22 septembre, manifestation syndicale nationale à Berne:
« OUI à une place industrielle forte et créatrice d'emplois en Suisse »

Rendez-vous à la Schützenmatte à 14 h



» Travailler sous terre ne me dérange pas. C'est varié et j'apprécie l'indépendance que j'ai. «

Rolf Allenbach, du service des eaux du tunnel

On travaille jour et nuit dans le tunnel de base

Travailler dans le tunnel du Lötschberg

Le tunnel de base du Lötschberg a été ouvert il y a cinq ans. Aujourd'hui, ce ne sont pas uniquement des voyageurs et des marchandises qui transitent sous la montagne. Le tunnel est aussi un lieu où l'on travaille.

« Trois jours par semaine je suis dans le tunnel », explique Rolf Allenbach, chargé de la récupération de l'eau de source qui infiltre le tunnel de base du Lötschberg. Il contrôle la station de pompage « Stetslauf » à l'embranchement 38. Il se trouve deux bons kilomètres sous la montagne, du côté bernois du tunnel.

A cet endroit, jaillit énormément d'eau chaude et froide. Certaines eaux contiennent du soufre, cela dégage une légère odeur d'œufs pourris. L'eau est canalisée dans une conduite pour être pompée jusqu'à l'endroit le plus élevé du tunnel, situé à 828 mètres au-dessus du niveau de la mer. De là, une partie s'écoule en direction du Valais, l'autre partie s'en va en direction du nord, vers Frutigen. Mais elle ne quitte pas tout de suite le tunnel, elle serpente pour refroidir en cour de route les 136 containers aménagés dans six salles souterraines qui constituent le système nerveux central du tunnel de base.

Ces containers accueillent les installations qui servent à l'alimentation électrique de la ligne et pour alimenter aussi les diverses composantes de l'infrastructure ferroviaire telles que les communications radio, les installations de sécurité et la climatisation, ce qui permet d'assurer le bon fonctionnement du tunnel qui est – jusqu'à l'ouverture du Gotthard – le plus moderne et le plus long de Suisse. « Si l'eau froide venait à manquer durant une heure et demi, nous

aurions de sérieux problèmes », explique Rolf Allenbach.

Notre guide est électricien de formation. Durant 12 ans, il a travaillé comme directeur technique d'une entreprise de transports par câbles d'Adelboden, puis il s'est spécialisé dans les travaux inhérents à une station d'épuration des eaux. « Travailler sous terre ne me dérange pas. C'est varié et j'apprécie l'indépendance que j'ai. »

Les gardiens du tunnel

Aujourd'hui, Rolf Allenbach travaille en compagnie

d'Evelin Schmid qui fait aussi partie des 12 membres de l'équipe d'entretien technique du tunnel. « Dans un certain sens, nous sommes les gardiens du tunnel », explique leur chef Daniel Suter, directeur technique.

Rolf Allenbach et Evelin Schmid ont quitté tôt ce matin leur lieu de service en gare de Frutigen. A bord de leur camionnette blanche ils roulent au sein d'une galerie d'accès au tunnel de base qui a été creusée entre Mitholz et Ferden. Les parois de la galerie ont été laissées à l'état brut, elle est éclairée à inter-

valles réguliers par les lumières blafardes des néons. Ils lisent les informations affichées sur les écrans et vérifient les niveaux de l'eau des canalisations et des réservoirs. Sous la montagne, règne un silence quasi-total interrompu par le bruit des pas des deux collègues qui résonne contre les parois et les voûtes du tunnel. A travers les galeries perpendiculaires qui relient tous les 333 mètres les deux tubes, on entend le bruit sourd du passage d'un train qui se dirige vers le nord ou vers le sud.

Les deux gardiens contrôlent le niveau des réservoirs d'eau qui doivent être toujours pleins, prêts pour éteindre un éventuel incendie. Cette eau est acheminée depuis l'extérieur. Plus tard,

le tunnel estime Rolf Allenbach. A Frutigen, l'eau qui sort du tunnel à 20 degrés sert à chauffer la « Maison tropicale » où l'on cultive des œufs d'esturgeons (caviard); à Rarogne, sur le versant valaisan du tunnel, l'eau tempérée est utilisée pour un élevage de perches avant de se déverser dans le Rhône puis la Méditerranée. Un système de drainage permet l'évacuation des eaux usées hors du tunnel.

A pied à travers le tunnel

La tâche principale d'Evelin Schmid est le nettoyage et l'entretien des 17 toilettes qui sont aménagés dans le tunnel de base. Elle effectue également de nombreux travaux d'entretien. Elle donne un coup de main en cas de

» A la mi-août nous arpentons les 50 kilomètres de galeries, nettoyant et réparant tout ce qui est nécessaire de faire. «

Evelin Schmid, employée du service d'entretien technique du tunnel

dans le portail d'accès de Ferden, Rolf Allenbach et Evelin Schmid croisent leur collègue Fritz Zurbrugg qui est en train de creuser une rigole pour canaliser de l'eau qui jaillit à cet endroit, elle est dirigée vers les conduites qui servent à refroidir les installations.

Depuis l'ouverture du tunnel, la quantité d'eau souterraine est en constante diminution. De sorte qu'il faut exploiter les moindres sources d'eau. Pour l'heure, 200 à 250 litres d'eau par secondes sont évacués du

besoin aux monteuses et réparateurs, elle contrôle que toutes les lumières soient bien allumées et aide à dépoussiérer.

Durant le mois d'août, de nombreux italiens partent à la mer, par conséquent le trafic marchandises est nettement moins dense, de sorte que le tunnel est fermé durant la nuit. Evelin Schmid et ses collègues de travail en profitent pour parcourir à pied en 7 nuits les quelque 50 kilomètres des deux tubes pour nettoyer les panneaux et les signaux, ils profitent de



Rolf Allenbach et Evelin Schmid contrôlent une station de pompage.

DOSSIER



Avec la camionnette dans le tunnel ferroviaire : l'équipe technique près du portail d'entrée de Ferden.

cette tournée pour vérifier si les regards des conduites d'eau sont en ordre et contrôlent qu'il n'y ait pas de fissures sur les murs. Par la même occasion, l'équipe d'entretien ramasse tous les objets qui sont tombés des trains marchandises et de l'autoroute roulante : bouts de pneus, clés, lunettes, et même un couvercle de WC. Parfois Evelin Schmid et ses collègues travaillent les nuits de dimanche à lundi, aux heures où il n'y a pas de trains qui traversent le tunnel. Daniel Suter est convaincu qu'un bon entretien du tunnel est un bon investissement puisqu'il permet de prolonger la vie des installations et des appareils. C'est comme avec sa propre maison, elle se détériore si on ne l'entretient pas. Evelin Schmid est la seule femme de l'équipe technique du tunnel. Elle ne se considère

(suite en page 12)

DAVANTAGE DE VOYAGEURS QUE DE MARCHANDISES À TRAVERS LE TUNNEL DE BASE

A la mi-juin 2007 le tunnel de base du Lötschberg a été ouvert au trafic marchandises; le 9 décembre de la même année, les premiers usagers ont pu traverser le tunnel long de 34,6 kilomètres. Les tunnels de base Alptransit Gothard et Lötschberg constituent les NLFA (Nouvelle transversale alpines). Le tunnel du Lötschberg a avant tout été prévu pour développer le transfert route-rail des marchandises à travers les Alpes. Le Fonds de financement des transports publics (FTP), qui a été accepté par le peuple suisse en 1998, prévoyait une répartition pour le tunnel du Lötschberg de 73% de trains pour le trafic marchandises et de 27% de trains voyageurs. Après cinq ans, ces prévisions s'avèrent faussées. Une statistique émanant du BLS (voir graphique ci-contre) donne sur les cinq ans d'exploitation du tunnel de base une

moyenne de 56% de trains voyageurs et 42% de trains marchandises (y compris l'autoroute roulante). Grâce à l'importante réduction du temps de parcours entre le Haut-Valais et Berne, la demande de la clientèle a augmenté de manière spectaculaire. Le BLS rappelle qu'avec 50 trains voyageurs et 60 trains marchandises par jour, la capacité du tunnel est atteinte. En moyenne annuelle, l'exploitation du tunnel atteint le 80% de sa capacité. Le trafic fret a certes augmenté,

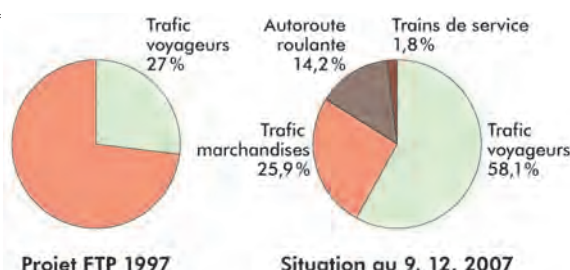
mais pas dans les mêmes proportions que le trafic voyageurs. Par rapport à 2006, il y a eu l'année passée une augmentation de 28% du volume de marchandises qui ont transité par le Lötschberg (y compris sur la ligne de faite).

Ouverture complète des deux tubes?

Le comité du Lötschberg, composé des cantons de Berne, Valais, Fribourg, Neuchâtel, Soleure, Argovie et des deux Bâle, milite activement pour le

perçement complet du deuxième tube et la mise en exploitation intégrale de ce tunnel de base. Pour des raisons d'économies, le tunnel n'avait pas été complètement achevé. Un tube n'a été percé que sur 21 km, alors que le tunnel fait 34,6 km. Le perçement complet de ce deuxième tube ou au moins son prolongement permettrait de faire circuler le trafic voyageurs à la cadence à la demi-heure et de doubler la capacité du trafic marchandises, affirme le comité du Lötschberg. Le coût de ces travaux est estimé à 1,35 milliard de francs et il faudrait compter une douzaine d'années avant la mise en exploitation complète. Pour évaluer les chances de cette revendication, il faut attendre les débats sur le projet de financement des infrastructures ferroviaires qui auront lieu dès cet automne au Conseil des Etats.

pk



(suite de la page 11)

pas défavorisée. « J'ai été très bien accueillie. » Après une formation de sommelière puis de vendeuse, elle est entrée en avril 2007 au BLS pour relever un nouveau défi professionnel. Dès l'ouverture du tunnel elle a été guide et déjà à l'époque elle donnait des coups de main à ses collègues du service technique. « J'ai pris goût à mon nouveau travail. » Elle ne regrette pour rien au monde d'avoir changé de métier, non seulement à cause du fait qu'elle est mieux payée, mais surtout parce que le travail est plus intéressant et elle apprend sans cesse de nouvelles choses. Elle apprécie la température constante qui règne tout au long de l'année dans le tunnel. Il faut juste avoir avec soi des habits de rechange secs. A l'endroit le plus chaud du tunnel, la température peut monter jusqu'à 31 degrés avec un taux d'humidité élevé. Travailler dans ces conditions c'est évident que l'on transpire passablement.

Nouveau système de ventilation

Cinq ans après son ouverture, le complexe souterrain du tunnel de base du Lötschberg – qui totalise plus de 90 kilomètres de galeries – est en constante rénovation. Parmi ces changements, il y a notamment le complexe système de chauffage et de ventilation. A l'avenir, seul le ventilateur installé à Mitholz sera en service, tandis que l'air chaud sera évacué par Ferden. Pour réaliser ce nou-

veau système, 4,75 millions de francs seront investis. Pour le chef de projet Daniel Suter, cette somme sera vite rentabilisée. « Uniquement grâce à l'abandon du système de chauffage, nous pourrions économiser chaque année 100 000 litres de carburant. » En cas d'incident, il faudra faire entrer de l'air frais de Ferden et évacuer les voyageurs avant que de la glace se forme sur la ligne.

Technologie déjà obsolète

D'ici fin 2013, pour 24 millions de francs, le système de gestion du trafic sera également renouvelé. Les principales composantes informatiques sont déjà dépassées et doivent être remplacées, explique l'ingénieur Marcel Fankhauser. Le software et les installations doivent être standardisés, tout n'est pas uniformisé du fait que la construction du tunnel avait été répartie en six lots différents. L'uniformisation permettra de disposer de données plus précises, cela facilitera des interventions plus rapides et plus efficaces. A certains endroits, les installations peuvent être davantage simplifiées. Ainsi, ce n'est pas nécessaire, qu'à chaque galerie perpendiculaire il y ait des jauges pour contrôler la température, assure Marcel Fankhauser. L'expérience a montré qu'il suffit que les jauges soient installées toutes les cinq galeries perpendiculaires, c'est-à-dire tous les 1,3 kilomètre. Et cela permettra de faire des économies.

Peter Krebs



Daniel Suter, responsable technique, dans une salle d'exploitation.

Le BLS souhaite l'ouverture complète du Lötschberg

« Il y a la demande pour la cadence à la demi-heure »

Même si dans quatre ans le tunnel de base du Gothard sera ouvert, le percement complet du Lötschberg garde tout son sens selon Daniel Wyder, directeur de l'Infrastructure du BLS.

contact.sev: Le tunnel a été principalement construit pour le fret mais ce sont les trains voyageurs qui le traversent le plus fréquemment. Qu'elle en est la principale raison ?

Daniel Wyder: C'est peut-être dû à la réduction massive du temps de déplacement entre le Valais et Berne. Cela a conduit à une augmentation plus forte que prévu de la fréquence du trafic passagers.

Le trafic des marchandises avait déjà fortement augmenté avant la mise en exploitation du tunnel de base du Lötschberg en 2007. Est-ce que cela explique pourquoi le trafic marchandises s'est tassé ?

Après une diminution due à la crise économique, il y a à nouveau davantage de marchandises qui sont transportées. L'année passée, 27,5 tonnes de marchandises ont transité par l'axe du Lötschberg. Cela fait 2,5 fois plus qu'en 2001. Il faut relever que cet axe est le seul actuellement en Suisse qui peut accueillir des trains qui ont une hauteur d'angle de 4 mètres.

Qu'en est-il de l'aspect financier ? Est-ce que le tunnel est une charge pour le BLS ?

Le BLS ne tient pas une comptabilité séparée pour le tunnel de base. Les coûts d'exploitation, d'entretien et d'amortissement sont, comme pour tout le reste du réseau, majoritairement cou-



Daniel Wyder, directeur de l'infrastructure du BLS.

verts par le denier public et dans une moindre mesure par les redevances routières. Donc on ne peut pas dire que le tunnel de base du Lötschberg pèse dans les comptes du BLS.

Malgré tout, lorsque le tunnel ferroviaire du Gothard a été fermé au mois de juin, vous avez réussi à faire face à une très forte demande. Comment avez-vous pu résoudre ce casse-tête ?

Nos collaborateurs ont réussi à tirer le meilleur parti possible du tronçon en utilisant au maximum les capacités de réserve et des heures creuses. Mais ceci a été fait au détriment de la ponctualité y compris pour les trafic voyageurs. Durant cette période, le tunnel de base a été exploité jusqu'à saturation et nous avons dû faire passer des trains marchandises par l'ancien tunnel avec des temps de parcours plus long et moins de charge.

Le comité du Lötschberg revendique le percement complet du deuxième tube et la mise en exploitation complète des deux tubes du tunnel de base. Etes-vous d'accord ?

Nous avons exactement les mêmes revendications. Cela permettrait d'augmenter la

capacité aussi bien pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs. Par exemple, on pourrait passer à la cadence de la demi-heure entre Berne et le Valais. Mais pour l'instant, ce qui est encore plus urgent à réaliser, c'est l'augmentation de la capacité des accès au tunnel de base, en particulier à Berne et dans la vallée de l'Aar entre Gümliingen et Münsingen.

Pour l'Italie, la ligne du Simplon n'est pas prioritaire. Est-ce que cela a un sens de vouloir encore développer la capacité du Lötschberg ?

Même si au sud du Simplon la capacité est plus faible, nous pouvons malgré tout traverser le tunnel du Simplon qui est composé de deux tubes aptes à accueillir des trains marchandises à grand gabarit. Nous avons des contacts au niveau européen qui nous permettent de dialoguer avec nos partenaires italiens.

Dans quatre ans, le tunnel de base du Gothard sera ouvert. Si l'on veut aussi finir de creuser le deuxième tube du Lötschberg, n'y aurait-il pas alors un problème de surcapacité ?

Non, parce qu'il faudra faire face à une demande accrue du trafic marchandises, notamment du trafic de trains qui nécessitent 4 mètres de haut. La Suisse a besoin de ces deux NLFA. Elles permettraient de garantir sur le long terme la stabilité de l'exploitation et la gestion des sillons. L'ouverture complète du Lötschberg répondrait à la demande de plus en plus forte de passer à la cadence de la demi-heure.

Interview: pk

Commission migration

Samedi 1^{er} décembre
Olten
Congress-
hotel

■ Journée de la commission migration

Durant cette journée, dont de plus amples informations vous seront communiquées ultérieurement, nous pourrions compter sur la participation de Doris Bianchi, experte en assurances sociales auprès de l'USS.

Commission migration

Sections

Dimanche 2 sept.
Refuge de
Valeyres

■ VPT Nord vaudois

Grillade familiale Travys

Et n'oubliez pas le 15 novembre : assemblée générale à la cabane de l'Ecaille à Yverdon-les-Bains.

Christophe Burgy, président

Pensionnés

Mercredi 22 août

Gruyère-
Jaun

■ PV Jura

Sortie annuelle

Pour cette année, le comité vous a concocté une magnifique sortie, dans le beau pays de la Gruyère. Départ de Porrentruy, parc Zigguratt 7 h 15, Delémont 7 h 45. Café et croissant seront servis dans le car, vu que Electrobroc nous attend à 10 h 30. 10 h 30: visite du centre d'information sur l'Energie (Electrobroc), se termine par un apéro. Repas de midi au restaurant Wasserfallen à Jaun-Village (potage – salade mêlée – tranches de porc à la crème – nouilles/frites – garniture de légumes – salade de fruits frais). Selon la disponibilité visite du cimetière. Col du Jaun-Boltigen-Thoun. Arrêt café au restaurant Campagna à Belp. Delémont arrivée env. 19 h, Porrentruy 19 h 30. Prix de sortie : CHF 60. Car tout confort avec Catherine-Excursions. A charge des participants : boissons de midi. **Inscription jusqu'au 17 août** auprès du président P. Ackermann, tél. 032 422 48 35, ou du secrétaire Oscar Schaub, tél. 032 422 67 76.

Le secrétaire : Oscar

Mardi 28 août

■ PV Fribourg

Pique-nique aux Monts de Marsens

Mardi 28 août aura lieu le pique-nique au chalet des Gros-Prarays aux Monts de Marsens.

Accès par le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11 h 08, arrivée à Marsens à 11 h 55. Par voiture privée : rendez-vous devant la boucherie de Marsens à 11 h 55 pour y prendre les passagers du bus. Retour de Marsens à 16 h 26 ou à 17 h 19, arrivée à Fribourg à 17 h 20 ou à 18 h 00. La soupe du chalet et les cafés sont offerts. Pour le reste, chacun apporte son pique-nique. Boissons à disposition sur place à des prix raisonnables. Le pique-nique a lieu par n'importe quel temps.

Inscription jusqu'à samedi 25 août au plus tard, en indiquant le mode de transport, auprès du vice-président, Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: franz-rohner@bluewin.ch ou auprès du secrétaire, Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail: jzulauff@hotmail.com

Le comité

Pensionnés

Mardi 11 septembre
Dès 11 h 15
Geneveys-
sur-Coffrane
Hôtel des
Communes

■ PV Neuchâtel

Assemblée des membres

Votre comité vous invite à participer à notre assemblée générale qui aura lieu **le mardi 11 septembre** à l'Hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane.

Programme: dès 11 h 15, apéritif facultatif; 12 h, dîner, salle à manger au rez-de-chaussée. Menu : salade, plat du jour, dessert. Prix : 20 francs, sans les boissons. Café offert par la section.

14 h 30 : assemblée générale, salle du 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 7 septembre dernier délai.**

Le comité

Loisirs

Vendredi 5 et samedi 6 octobre

Zuchwil

■ USSC

Championnats suisses de tir

Renseignements et inscriptions auprès de Franz Hurschler, via Carona 33, 6815 Melide, tél. 091 649 84 62.

Le comité d'organisation

DÉCÈS

Aubord Victor, membre de la section MOB/MVR, conducteur sur la ligne de Montreux-Glion-Les Rochers-de-Naye, est décédé le 18 août dans sa 85^e année. Apprécié pour sa gentillesse et sa bonne humeur, nous garderons le meilleur souvenir de ce collègue avenant. Sincères condoléances à sa famille.

La section MOB/MVR

Blanc Denise, veuve de Jean, Yverdon-les-Bains; décédée le 30 juillet dans sa 84^e année. PV Vaud.

Decurnex Roger, maître artisan retraité, Com-mugny; décédé le 16 juillet dans sa 69^e année. PV Vaud.

Desponds Madeleine, veuve de Marcel, Nyon; décédée le 17 juillet dans sa 88^e année. PV Vaud.

Dubois Henriette, veuve de Paul, Neuchâtel; décédée le 27 juillet dans sa 93^e année. PV Neuchâtel.

Schenk Rodolphe, contrôleur de matériel roulant retraité, Renens; décédé le 27 juillet dans sa 92^e année. PV Vaud.

PRÉAVIS – INFORMATION AUX CADRES CFF

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

jeudi 29 novembre 2012 de 11 h 30 à 13 h 30
Hôtel Ador, Berne, Laupenstrasse 15

Exposé (en allemand) sur le thème de la

« Conduite durable »

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

Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation.

SBV

Jura

Tournée d'adieux

Avant de quitter la direction des CJ, Georges Bregnard a tenu à prendre congé des acteurs qui gravitaient habituellement autour de la compagnie.

Singulièrement, les partenaires sociaux occupent une place privilégiée durant toute l'année ; rencontres, négociations, dossiers individuels en suspens, politiques des transports. Croiser le fer n'a jamais empêché une entente cordiale et la recherche d'un consensus a toujours prévalu aux CJ, dans l'intérêt du plus grand nombre.

La signature de la première CCT-CJ en 2007 restera comme l'acte de collaboration le plus abouti du règne Bregnard.

Durant près de 12 ans, Georges Bregnard aura eu à faire, côté SEV, aux présidents Ernst Leuenberger, Pierre-Alain Gentil et Giorgio Tuti.



De g. à d.: J.-P. Etique, Georges Bregnard et Olivier Hählen.

A la présidence de la section syndicale Jean-François Milani et Alain Gigon, comme secrétaires SEV, Vincent Brodard et Jean-Pierre Etique. Pour Tranfair Olivier Hählen fut l'unique interlocuteur.

Un dernier moment de convivialité en juillet 2012 a donc réuni les deux secrétaires syndicaux et le futur retraité. Ce dernier repartira avec la fameuse casquette SEV... pour ses parties de tennis!

JFM

COURRIER DES LECTEURS

INCIVILITÉS

■ J'ai lu dans le *contact.sev* du 2 août une augmentation des incivilités contre les contrôleurs et même des clients entre eux. Est-ce que cela vous étonne ?

N'est-ce pas la faute de nos dirigeants qui font depuis plusieurs années des statistiques de rentabilité et de centralisation.

Les gares ferment les unes après les autres, plus de contact avec la clientèle ou le chef de gare avait un œil attentif sur le quai et pouvait intervenir en cas de besoin, le client était pris sur le fait. Rien de tel pour dissuader de recommencer.

Mais bien sûr on diminue le nombre de contrôleurs, on ne les mets que sur les grandes lignes.

On met des personnes qui doivent contrôler 45 véhicules par jour ! Est-ce possible de faire du travail comme il faut ?

On met des caméras, c'est bien, mais cela n'empêche pas les délinquants de continuer. Sans compter les déprédations

dans les véhicules et les machines sur les quais. A l'époque où il y avait beaucoup de contrôle, le client avait peur de se faire prendre en flagrant délit, et les menaces ainsi que les déprédations étaient minimes.

De nos jours, on sait en principe que les grands axes sont contrôlés régulièrement, mais les régionaux que de manière sporadique.

Certains fraudeurs font le calcul qu'une amende de 100 francs coûte toujours moins cher que de prendre un billet tous les jours.

On n'arrive déjà pas à fournir du personnel pour contrôler les rames actuelles, et on veut continuer à augmenter les cadences.

Je profite de remercier toutes les personnes qui font ce métier qui, avec le temps, a aussi beaucoup évolué, dans la vente et dans le contact humain, et ceci n'est pas toujours facile. Il faut être sur le terrain pour comprendre.

Christophe Burgy,
Sainte-Croix

GENÈVE TPG

François Sottas, Gérald Sautaux et Hassane Bel Hammar (de gauche à droite) sont les trois candidats SEV à briguer un poste pour représenter les employés au sein du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG). Les élections auront lieu courant septembre, mais auprès des quelque 1700 employés des TPG la « campagne électorale » a déjà commencé. Le SEV recommande de soutenir ses trois candidats.



Conseil-clientèle CFF

Une première expérience positive

Durant trois ans, 25 clients CFF, témoins comme usagers des transports publics et représentants d'organisations de défense des consommateurs, ont participé à une douzaine de séances ainsi qu'à cinq événements ferroviaires.

Le mandat consiste à donner son avis sur des thèmes actuels et mettre le doigt sur les faiblesses des CFF. Les CFF sont donc ouverts à la critique. Un million de voyageurs fréquentent tous les jours les CFF, leurs besoins sont donc à analyser, leurs opinions à prendre en compte dans la mesure du possible. Ils recherchent aussi des usagers intéressés à s'investir pour une douzaine de séances et défendre les intérêts des clients. La première réunion du nouveau conseil-clientèle aura lieu en automne 2012 et réunira les 29 nouveaux mandataires pour une nouvelle période de trois

ans. Les candidatures seront partagées par l'âge, le genre (homme/femme), les habitudes de voyage, la région de domicile, etc. ... tous ont au moins 16 ans.

L'entreprise CFF peut ainsi mieux cerner les besoins des clients et améliorer son offre. Ce conseil-clientèle, complète harmonieusement les sondages habituels.

Une entreprise CFF à l'écoute

Nous avons rencontré une Jurassienne qui a participé à la première commission. Elisabeth Kupferschmid, de Courgenay, nous dit : « L'expérience est vraiment très intéressante. Dans le groupe, les gens viennent d'horizons très différents, certains ont l'abonnement général, d'autres voyagent peu. Les jeunes apportent un autre regard. Dans tous les cas, nous sommes écoutés et les critiques considérées comme constructives. Côté responsables des CFF permet d'exposer nos avis de manière directe. C'est par exemple une personne aveugle qui a fait la remarque qu'il n'était pas facile de se diriger pour



Elisabeth Kupferschmid.

sortir du train, vers quelle porte finalement ? Depuis, l'annonce aux voyageurs indique de quel côté sortir (gauche ou droite) en

fonction du sens de marche. L'entreprise a réagi immédiatement (10 à 15 jours) et ça fonctionne. Preuve que ce conseil-clientèle est utile. Malheureusement après 3 ans nous devons remettre notre mandat ! »

L'expérience d'Elisabeth Kupferschmid reste précieuse pour d'autres cercles d'intérêts. Elle est notamment membre de la Commission Technique des Transports du Canton du Jura, ici aussi, les intéressés peuvent donner leur avis sur l'offre horaire des transports publics et tous ce qui touche au domaine. Ce qui s'appelle, s'investir. Pour s'informer : www.cff.ch/conseil-clientele, les candidatures ne peuvent être les employés des transports publics qui sont exclus.

JFM

La lutte contre la soustraction d'impôt est bien molle comparée à la chasse aux abus de l'aide sociale

Tous ne sont pas égaux

Il existe plusieurs formes d'abus. Il y a les délits dit bagatelles, comme par exemple la soustraction d'impôt: pour les indépendants, le législateur a laissé nombre de lacunes sans véritable pratique de contrôle. Mais il y a aussi les abus en matière d'aide sociale, lesquels sont hautement médiatisés par des campagnes ciblées et dénoncés comme un acte de haute trahison nationale.

Aussi, la sanction de ces deux comportements est-elle très différente et ce, dans un rapport inversement proportionnel aux dommages causés.

Domicile fictif

Un article intitulé «Si facile pour les riches de se soustraire à l'impôt» (So leicht drücken sich Reiche vor Steuern, Beobachter 9/11 AK-

TUELL) illustre ce propos. La ville de Zurich abrite les adresses des grands instituts financiers du pays et donc également le domicile de leurs collaborateurs, notamment les cadres. Et pourtant, ceux-ci ne paient pas tous leurs impôts à Zurich, mais en général plutôt dans des cantons voisins fiscalement plus avantageux, notamment Schwyz, où ils ont prétendument élu domicile. Si ces logements apparaissent de l'extérieur indubitablement comme un domicile, un coup d'œil à l'intérieur montre rapidement que personne n'y habite: pas de meubles, ni d'ustensiles pour y vivre. Mais leurs habitants fictifs économisent deux tiers sur le montant qu'ils auraient à payer à Zurich au titre des impôts.

Tout autre sont les logements où ils vivent effectivement: appartements de luxe, très chers, situés au centre-ville de Zurich. Mais dont l'Etat ne sait rien: les bailleurs couvrent leurs locataires par des indications erronées et des contrats de bail formulés



Pas tout le monde est égal devant la fiscalité.

en conséquence, les portes et les boîtes aux lettres n'indiquent aucun nom. Cette pratique est largement répandue parmi les contribuables à gros revenus, notamment dans les cercles bancaires, et elle n'est pas inconnue des cantons concernés.

Barrière légale aux enquêtes

Les autorités du canton fiscalement avantageux n'entreprennent rien même en présence d'indices sérieux – il se pourrait que ces gens soient des pendulaires qui rentrent le week-end – et elles ne peuvent mener des enquêtes au-delà des frontières cantonales. Et si le canton délaissé n'entreprend rien en dépit d'informations dont il a connaissance, les autorités sont démunies. Deux raisons à cela: premièrement, il manque dans les deux cantons de personnel spécialisé, il n'existe pas de détectives en fiscalité comme il en est engagé pour épier les bénéficiaires de l'aide sociale; deuxièmement, le principe de la protection des données empêche toute recherche: la Poste ne peut donner aucun renseignement sur la déviation du courrier, de même les fournisseurs en eau et électricité sont tenus au secret, les décomptes de cartes de consommation et cartes de crédit ne peuvent être consultés. Autrement dit, nul n'irait vérifier si les lits sont chauds le matin.

Deux poids, deux mesures

«Impossible de placer un détective derrière chaque citoyen» est l'argument souvent invoqué lorsqu'il s'agit de soustraction d'impôt. Et pourtant, c'est exactement ce qui est fait pour lutter contre les abus de l'aide sociale. Dès lors qu'il existe un simple soupçon, les personnes suspectées sont placées sous la surveillance de détectives, et les assistants sociaux font des visites à domicile inopinées. Du point de vue juridique, ce procédé ne pose aucun problème. Dans certains cantons, déposer une demande d'aide sociale implique même de présenter une procuration générale par laquelle le ou la signataire renonce à se prémunir de la protection des données inscrite dans la Constitution fédérale. Cela figure dans la liste des mesures applicables en matière d'aide sociale dans le canton de Berne (Mesures en matière d'aide sociale – Rapport final, 31-12-11).

Il arrive donc aussi dans notre Suisse démocratique que tous ne soient pas égaux devant la loi. Et combien il est déconcertant de constater que ce sont les plus privilégiés qui causent à l'Etat les pertes financières les plus lourdes.

Henriette Kläy,
«Moitié» Service de média
indépendant en matière
de travail et de chômage

VOTATIONS

LES RECOMMANDATIONS DE L'USS

■ Les recommandations de l'USS (Union syndicale suisse) pour les votations populaires du 23 septembre 2012 sont les suivantes:

Nouvel article constitutionnel 67a «Formation musicale»: OUI

Le nouvel article constitutionnel intervient à ce niveau et facilitera ainsi l'accès des enfants socialement défavorisés à une formation musicale et l'importance accrue qui sera accordée par l'école à cette dernière permettra, en plus, de mieux harmoniser une formation qui favorise l'esprit de collectivité.

Initiative populaire «Sécurité du logement à la retraite»: NON

La suppression de la valeur locative favoriserait de manière injustifiée les personnes qui sont propriétaires de leur logement par rapport à celles qui le louent. Et ce seraient les plus riches parmi ceux-là, ceux dont la dette hypothécaire est la plus petite, qui en profiteraient le plus. Ce projet a pour but de créer des avantages fiscaux pour les propriétaires fonciers. Les pertes fiscales qui en découleraient – environ 750 millions de francs par an – soit entraîneraient un démantèlement des services publics, soit grèveraient encore plus le budget de la population. Toutes deux, ces éventualités sont déplacées et injustes; cela, toujours pour des raisons de répartition des richesses.

Initiative populaire «Protection contre le tabagisme passif»: OUI

Pour des raisons de protection de la santé des travailleurs et travailleuses, l'USS recommande le OUI à l'initiative «Protection contre le tabagisme passif». Cette protection ne doit pas être différente d'un canton à l'autre, voire ne pas être du tout appliquée ici ou là. Or, dans 16 cantons, le personnel de service n'est pas protégé contre les effets nocifs du tabagisme passif. L'initiative mettra fin à ces disparités et réglera la protection contre le tabagisme passif de manière claire et dans toute la Suisse.

USS

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

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

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 30 août 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 23 août à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 20 août à 10 h.

Journée de formation pour les femmes

Du progrès au succès

Les femmes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Vendredi 23 novembre 2012, Hotel Bern à Berne

Nous sommes tous égaux devant la loi. Mais avons-nous les mêmes salaires que les hommes? Les mêmes perspectives professionnelles et de carrière? Les tâches ménagères et d'encadrement sont-elles partagées avec notre partenaire? Nos places de travail, notre sphère privée, nos syndicats sont-ils exempts de violence, d'harcèlement sexuel, de sexisme?

Exposé principal (avec traduction simultanée)

«Regard sur le passé – plein gaz vers l'avenir»

Oratrice: **Regula Rytz**, conseillère communale, conseillère nationale et co-présidente des Verts, secrétaire USS durant de longues années, historienne

Le nombre de participantes est limité.
Les inscriptions sont acceptées dès à présent.
Prière de les adresser à:
031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Pour de plus amples informations:
www.sev-online.ch

Inscrivez-vous
maintenant !

Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

goldenpass

Le Goldenpass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques. Afin de renforcer son équipe d'accompagnement des trains de Montreux, le Goldenpass désire engager

1 agent/e commercial/e trains sur la ligne Montreux–Zweisimmen

Taux d'activité : **Minimum 60%–Maximum 80%**

Une formation complète rémunérée est proposée. Durée de la formation : env. 6 mois

Vos tâches :

- Accueil et service à la clientèle dans nos trains « Panoramic », « Classic » et régionaux de la ligne Montreux–Gstaad–Zweisimmen
- Contrôle et vente des titres de transport
- Préparation du train avant le départ, tâches de sécurité avant et durant la circulation du train.

Votre profil :

- Age entre 18 et 40 ans
- CFC ou formation équivalente dans les domaines de l'hôtellerie, vente ou branches commerciales (employé/e de commerce)
- En tant qu'ambassadeur du Goldenpass dans nos trains, vous mettez toujours le client au centre de votre activité. Vous avez le contact facile et un excellent sens de l'accueil.
- Langue maternelle française ou allemande, très bonnes connaissances nécessaires de l'autre langue, ainsi que de l'anglais
- Connaissance des prescriptions sur la circulation des trains serait un atout
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs (pas de travail de nuit)

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Bernhard Riedo, responsable du personnel des trains, ☎ 033 729 87 30, Mobile 079 280 01 52, Mail: b.riedo@goldenpass.ch

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



www.goldenpass.ch

Drct.

Nouveau:
15% de rabais SEV

sur tous les contrats,
tous les ans

Nous renonçons à tout ce dont une assurance n'a pas besoin: par exemple, les filiales onéreuses, les contrats léonins fixes et les horaires d'ouverture inutiles. Pour la peine, nous proposons des primes avantageuses, des contrats flexibles et nous sommes joignables 24 heures sur 24.

Cela a déjà convaincu plus de 70'000 clients.

Vérifiez par vous-même : www.smile-direct.ch/sev



Une entreprise de
Nationale Suisse

L'assurance la plus directe de Suisse. www.smile-direct.ch



Angle droit

Une panne que personne n'avait envisagée

Du flot de demandes adressées au team de protection juridique, nous nous efforçons de sélectionner celles qui éveillent un large intérêt.

Une collision entre deux trains peut aussi être due à des causes techniques, malgré la présence d'installations de sécurité.

C'est arrivé à l'aube d'une journée d'automne, sur des voies avec une faible visibilité d'une grande gare suisse: un train régional a heurté une composition de chantier à l'arrêt. Plusieurs personnes ont été légèrement blessées, et les deux trains ont subi des dégâts matériels importants.

Le chef du mouvement était occupé à d'autres tâches

Le mécanicien du train régional et le chef du mouvement impliqués dans cet accident

ont été accusés d'avoir perturbé le trafic ferroviaire et d'avoir provoqué des lésions corporelles. Le chef du mouvement a fait au SEV une demande d'assistance judiciaire que notre syndicat lui a accordée. De leur part, les CFF ont effectué leur propre enquête qui a fait l'objet d'un procès-verbal de 19 pages. Il s'avère que le chef du mouvement avait établi le parcours du train de chantier puis il a été sollicité par divers appels téléphoniques et radio. Le train de chantier qui devait effectuer une marche arrière, attendait l'ordre de départ. Entretemps, le train régional a reçu le feu vert pour sortir de la gare sur la même voie occupée par le train de chantier. L'enquête a

donc clairement établi que les installations étaient défectueuses, chose que personne n'aurait pu imaginer.

Un mois a passé après l'accident. Les supérieurs du chef du mouvement l'avaient blanchi, l'on pouvait penser que l'affaire était classée.

Pas d'intérêt à déposer plainte

Mais le dossier a dû être rouvert 11 mois plus tard. Le chef du mouvement a reçu une convocation de la part du juge. Le SEV a mandaté son avocat pour qu'il interviene afin de mettre fin à cette affaire. Mission accomplie. Les six personnes blessées ont renoncé à leur plainte. Du coup, l'accusation de lésions corporelles est

tombée. De leur côté, les CFF n'avaient aucun intérêt à voir s'éterniser cette affaire. Il n'y avait plus qu'un éventuel intérêt public à voir aboutir une procédure pénale. Mais le juge n'a pas retenu de fautes de la part des deux agents incriminés: le mécanicien s'était fié au signal qui était passé au vert et rien ne pouvait être reproché au chef du mouvement, du fait que personne n'était au courant que les installations étaient défectueuses. Pour ces raisons, le juge est arrivé à la conclusion qu'il fallait purement et simplement abandonner l'enquête.

Indemnité

Le chef du mouvement a même reçu 1000 francs d'in-

demnité en guise de compensation des tracasseries qu'il a dû subir et pour couvrir les frais d'avocat. Effectivement, cette somme a permis de couvrir une bonne part des dépenses du service d'assistance judiciaire du SEV.

L'équipe de la protection juridique

MANIFESTATION SYNDICALE LE 22 SEPTEMBRE

Rendez-vous samedi 22 septembre à la Schützenmatten à Berne à la manifestation syndicale pour une place industrielle forte en Suisse.

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

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site *www.sev-online.ch*.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^e pilier.

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de CHF 78.-, pour les membres qui concluent l'assurance de protection juridique privée. Ne pas oublier de cocher OUI à la protection juridique privée SEV Multi (ou NON si vous ne la voulez pas). Si le NON est coché ou que les deux cases sont laissées vides, vous n'êtes pas assuré.

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.

4. Les prix attribués sont les suivants:

Quatre membres recrutés = une radio DAB «Pure one classic» ou des écouteurs «Urbanears Plattan».

Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif «SEV by Anyway Solutions».

Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.

5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.

6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.



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

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Courriel:

Date:

Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

Signature:

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

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

Swiss Labyrinth

Tourner en rond à Delémont...

Pour la troisième année consécutive le Swiss Labyrinth propose son circuit dans un champ de maïs de plusieurs kilomètres. Dans le dédale de cette végétation haute deux mètres, une rencontre fortuite de pirates, sorcières ou fantômes est à prévoir !

Jean-François Milani a beau avoir quitté les Chemins de fer du Jura (CJ) et la présidence de la section VPT Jura, il est resté membre de notre syndicat, continuant à collaborer avec SEV Assurances et notre journal *contact.sev*. Jamais en panne d'idées, il nous propose une balade dans le labyrinthe de Delémont.



J.-F. Milani.

Temps de parcours: entre une demi-heure et deux heures, voire davantage ...

« Juste derrière la gare de Delémont, le Swiss Labyrinth occupe une surface immense équivalent à huit terrains de football. Un moment de distraction pour les aventuriers, seuls ou en famille, dont le petit parcours se fait en une demi-heure. Les deux plus grands nécessitent une patience d'une heure et demie à deux heures. Pas facile de déambuler dans ce méandre d'épis sans un dessin précis. La seule vision d'ensemble et fiable est celle vue du ciel, mais à pieds c'est une autre affaire, d'où le charme ! Le divertissement est donc garanti, l'expérience étant vraiment unique. Au total c'est près d'un demi-million de graines qui ont été semées. Les différents circuits sont donc exécutés dans une végétation très dense comme dans une jungle inaccessible. Cette forêt regorge de sur-

prises et l'aventure est totalement dépayssante. Possibilité de parcourir les circuits avec une poussette. Les plus courageux sauront profiter de la dernière nuit de pleine lune avant la fermeture annuelle, le 1^{er} septembre, afin de s'offrir quelques frayeurs supplémentaires, ce sera ouvert jusqu'à minuit. Pour le bonheur des enfants, un parc de jeux fait également partie du Swiss Labyrinth. La zone Yatouland comporte six châteaux gonflables géants, un trampoline et un parcours tricycle qui enchanteront les plus jeunes. Restauration sur place pour tous. »

Jean-François Milani



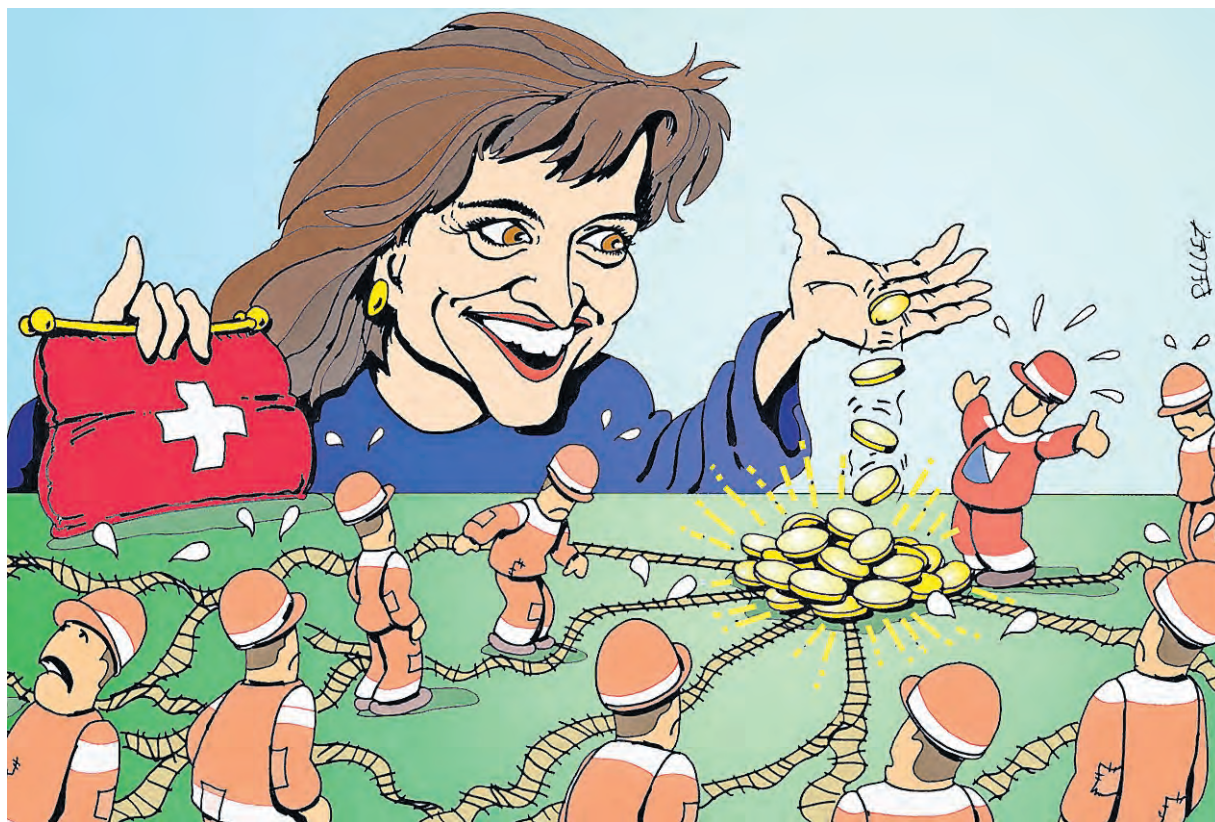
Horaires : jusqu'au 19 août ouvert 7/7 jours de 11 h à 20 h (entrée jusqu'à 18 h). Du 22 août au 23 septembre : les mercredis de 13 h 30 à 19 h 00 (entrée jusqu'à 17 h), les samedis et dimanches de 11 h à 20 h (entrée jusqu'à 18 h). Pour groupe ouverture sur demande.

Pratique : Accès en train ou car. La gare CFF de

Delémont se trouve à moins de 5 minutes à pieds sans passer par le centre ville. Profitez de l'offre RailAway et des 50% de réduction valable sur le voyage en train et l'entrée.

www.les-cj.ch
www.carpostal.ch
www.cff.ch/railaway

PELLET PIOCHE: CET AUTOMNE, AU PARLEMENT, LE DÉBAT SUR LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE SERA CHAUD !



IL Y A 50 ANS

L'alcoolisme juvénile

Dans une brochure sur le problème de la consommation d'alcool, Alfred Keller, directeur de maisons de vacances, constate que, dans les villes, les cas de jeunes gens menacés d'alcoolisme constituent en moyenne un quart de tous ceux dont s'occupent les dispensaires ou services médico-sociaux pour alcooliques. Dans une importante cité industrielle, la proportion des jeunes alcooliques s'est accrue, en huit ans seulement, de moins de 5% des cas à 24%. Les maisons de cure pour buveurs qui, sans doute, ne peuvent recevoir qu'une infime proportion de tous les alcooliques, ont vu le nombre de jeunes s'élever, en dix ans seulement, de vingt à quarante-huit cas.

Le Cheminot, vendredi 17 août 1962.

Une campagne de la « Déclaration de Berne »

Des vêtements de travail équitables

Environ deux millions de personnes en Suisse portent des vêtements de travail, soit près de 50% de la population active. Une part importante de ces articles sont achetés par la Confédération, les cantons, les communes et les hôpitaux, et sont donc aussi financés par les impôts.

Le secteur des vêtements professionnels représente un marché important et opaque. Il est en effet très difficile de savoir où et dans quelles conditions les uniformes de police, les blouses d'hôpital ou encore les tenues de camouflage sont produits. L'enquête menée par la Déclaration de Berne (DB) le prouve : l'exploitation a lieu à quelques centaines de kilomètres à peine de la Suisse

70 centimes de l'heure

Les couturières qui fabriquent les vêtements de travail en République de Macédoine ne gagnent que 122 francs suisses par mois ou 70 centimes de l'heure. Un salaire insuffisant pour vivre dignement dans ce pays, où, selon l'office de la statistique, les dépenses usuelles s'élèvent en moyenne à 600 francs par mois. En République de Macédoine, l'écart entre le salaire minimum légal et le salaire de subsistance est aussi important qu'au Bangladesh, et le salaire minimum est encore plus bas qu'en Chine et en Indonésie. En raison des bas salaires, de la présence d'une main-d'œuvre qualifiée et de la proximité géographique, ce pays est devenu le principal lieu de production des vêtements de travail suisses. L'indication «Made in Europe» n'offre donc pas la garantie de bonnes conditions de travail.

L'enquête de la DB montre la nécessité d'agir

Les vêtements et les textiles sont connus pour être des produits à risque, dont les conditions de production posent problèmes dans le monde entier. Afin d'éviter que les recettes fiscales ne financent l'exploitation des ouvriers et ouvrières, le secteur public doit envoyer un signal clair en exigeant des fournisseurs de vêtements professionnels le respect et la mise en œuvre des principes de responsabilité sociale et de transparence. Dans le cadre d'une étude menée sur une année environ, la DB et la Campagne Clean Clothes (CCC) ont conduits deux

vastes enquêtes. 27 entreprises suisses de vêtements professionnels ont été interrogées sur les conditions de production, et 27 centrales d'achat publiques et 10 centrales d'achat privées sur leurs pratiques en matière d'achat. Les résultats font déchanter : à ce jour, seules quelques centrales d'achat ont intégré pleinement des critères sociaux dans leurs pratiques d'approvisionnement ; la transparence de la chaîne d'approvisionnement n'est que rarement exigée et les contrôles n'ont lieu – quand ils ont lieu – que sur la base des déclarations volontaires des fournisseurs. Du côté des entreprises également, de nombreuses lacunes doivent être comblées. Mis à part quelques entreprises progressistes, le secteur ne semble pas s'être préoccupé jusqu'à maintenant des standards sociaux, des contrôles et de la transparence. Parmi les 27 entreprises interrogées, 9 ne donnent aucune information et 2 ont menacé d'entreprendre des démarches juridiques si la DB et la CCC publiaient l'évaluation de leur entreprise.

Une révision de la loi pour combler les lacunes

La législation actuelle ne suffit pas pour que la Suisse remplisse ses propres directives en matière de durabilité et fasse figure d'exemple, tel qu'énoncé dans sa Stratégie pour le développement durable 2012-2015. La Loi fédérale sur les marchés publics et les lois cantonales doivent être adaptées. Avec la révision de la loi fédérale, actuellement en suspens, la Suisse aurait les moyens d'ancrer de

manière claire les critères sociaux dans sa politique d'achat.

Campagne

Bon nombre de consommatrices et consommateurs demandent déjà des vêtements produits dans le respect des normes sociales et environnementales, que ce soit au niveau de la mode, des habits de sport ou « outdoor ».

L'Etat, qui habille bon nombre d'employés en Suisse, doit faire de même. Par la diffusion d'une vidéo « La vérité (presque) nue sur les uniformes suisses », la DB a lancé une grande campagne et demande des réglementations juridiques plus fortes pour un approvisionnement durable.

com.

LA CENTRALE D'ACHAT DES CFF NE FOURNIT AUCUN RENSEIGNEMENT SUR LES SITES DE PRODUCTION DES VÊTEMENTS QU'ELLE ACHÈTE

Les CFF achètent des uniformes et des vêtements professionnels pour leurs quelque 30 000 employés. Une autre division se charge de l'acquisition des textiles utilisés dans la construction des wagons (matériau pour le rembourrage, tapis, etc.). Entre 2008 et 2010, les CFF ont fait l'acquisition d'environ 250 000 articles pour un total de 8 millions de francs.

Bases légales

Les CFF participent en tant qu'observateur à la commission des achats de la Confédération. Leurs acquisitions de vêtements se déroulent conformément aux dispositions de la Loi fédérale sur les marchés publics et de l'Ordonnance sur les marchés publics. Les CFF sont membre de la Business Social Compliance Initiative (BSCI), une initiative d'entreprises en matière de vérification, dont ils s'engagent à respecter le code de conduite. Outre le respect des normes fondamentales de l'OIT, ce code comprend des directives pour le respect des droits du travail et la protection de la santé, mais n'exige pas le paiement d'un salaire de subsistance. Il limite le temps de travail hebdomadaire (semaine normale) à 48 heures, et les heures supplémentaires à 12 heures par semaine, mais tolère des exceptions.

Transparence et structure d'approvisionnement

Les CFF ont répondu au questionnaire de la Déclaration de Berne. Bien qu'elle donne des informations sur les pays/régions de production (Europe de l'Est : 45 % de la production; Afrique du Nord : 25 %; Inde : 20 %; Chine : 5 %; Suisse/Allemagne : 5 %), la centrale d'achat ne fournit aucun renseignement sur les sites de production des vêtements qu'elle achète. Les CFF ne publient pas de rapport sur leur politique d'approvisionnement.

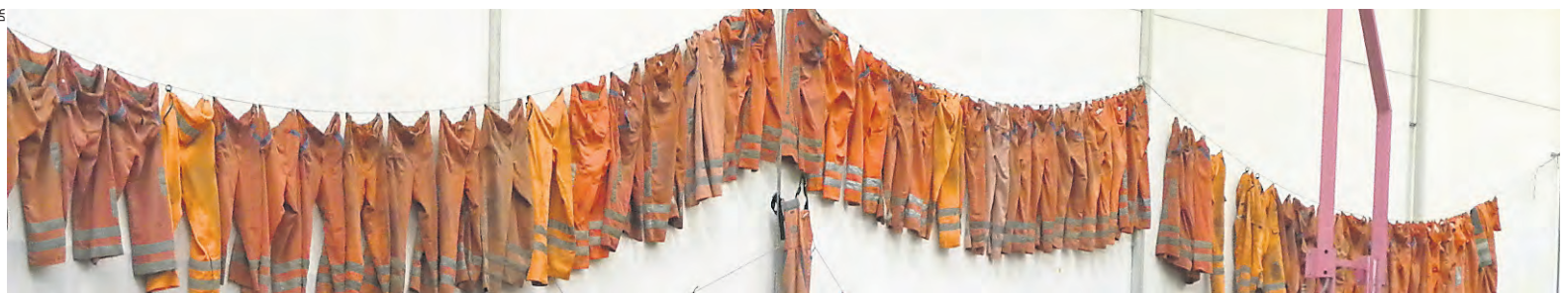
DB

INFO

La Déclaration de Berne

La Déclaration de Berne (DB) est une ONG qui a été créée en 1968. Elle regroupe des citoyennes et des citoyens de notre pays décidés à agir ici pour un monde plus juste. Elle interpelle les décideurs politiques et économiques suisses sur les inégalités dans le monde et les blocages qui empêchent le développement des populations pauvres de la planète.

www.evb.ch



Entre 2008 et 2010, les CFF ont fait l'acquisition d'environ 250 000 articles en textile pour un total de 8 millions de francs. Photo prise au printemps 2008, lors de la grève des employés des Ateliers CFF de Bellinzona. Conditions de travail équitables, commerce équitable: même combat!

Gilles Bürki, mécanicien de locomotive et passionné de voile

A l'aise aussi bien sur l'eau que sur les rails

Quand on est sur son bateau, Gilles Bürki, assez réservé d'habitude, n'arrive plus à s'arrêter de parler. Et lorsqu'on refuse son invitation à « quand même aller naviguer un peu », on sait qu'on fait un déçu. Rencontre avec un passionné.

Il a 38 ans, mais a déjà plusieurs vies professionnelles à son actif. Tour à tour ingénieur, journaliste et mécanicien de locomotive, ce touche-à-tout avoue aimer la technique mais aussi l'écriture. Et il se verrait même bien un jour capitaine de bateau, ce qui lui permettrait d'allier son métier à sa passion, le bateau. Mais ça, c'est de la musique d'avenir.

Gilles Bürki est en effet fraîchement diplômé mécano de loc et travaille depuis 11 mois au dépôt de Neuchâtel. Ce qui l'a fait passer du journalisme aux chemins de fer? Le journalisme tel qu'il l'a pratiqué au *Journal du Jura* le fixait dans une région bien précise, le Jura bernois. Or, lui a besoin d'équilibre. Il y a le travail et la vie à côté du travail. Ce n'est parfois guère possible dans les médias, surtout les quotidiens. De plus, en étant aux commandes

d'une locomotive, il a l'impression « de travailler à l'extérieur, pas dans un bureau ». « Je vois défiler le paysage, j'aime ça. En travaillant aux CFF, j'ai une bonne diversité de lignes sur lesquelles je roule. En plus, j'aime la technique. Ce qui est bien aux CFF, c'est qu'on met en pratique ce qu'on a appris aux cours, c'est du concret! Il y a plein de choses que j'ai apprises et auxquelles je ne pensais jamais être confronté. Eh bien, après 11 mois, il m'est déjà arrivé pas de mal de petites pannes et autres incidents. Mais c'est normal et l'on est formé pour. »

Son nouveau travail aux CFF le comble, il estime avoir trouvé un bon équilibre entre la vie professionnelle et les loisirs, la famille.

La solitude de la cabine

Habitué aux contacts nombreux dans le cadre du travail de journaliste, il avoue que c'est parfois un peu dur d'être seul dans sa cabine de locomotive: « Des jours, on est content d'être seul et d'autres jours, ça pèse un peu, cette solitude. »

Il pratique la voile depuis tout petit, et, avant d'être aux CFF, il aimait surtout la voile en solitaire. Depuis qu'il travaille comme mécano, il cherche plutôt à faire des régates, des compétitions en



Passionné de voile, Gilles Bürki aime naviguer sur son bateau « sportif », mais il aime aussi « piloter » les locomotives. Ce qu'il aime le moins, finalement, c'est conduire une voiture...

équipes de quatre ou cinq. Il a davantage besoin de contact humain en dehors du travail, même si les contacts avec les collègues sont nombreux au dépôt, surtout lorsqu'on fait du régional.

Depuis qu'il est aux CFF, il a davantage de temps pour faire de la voile. Cela fait 5 ans qu'il a son bateau, mais n'avait encore jamais eu le temps de s'entraîner suffisamment pour faire des régates (journalisme puis formation aux CFF). Cette année, oui! « J'ai prévu de faire des régates sur les lacs de Bienne et de Neu-

châtel, je suis d'ailleurs en train de monter un équipage. Et même si ça reste de la compétition, l'ambiance est conviviale et décontractée. »

Sur le bateau déjà tout petit

Gilles n'a pas encore pris sa fille qui vient de fêter son premier anniversaire sur son bateau, mais il sait que son père à lui l'a emmené dès qu'il avait un an sur le lac. « J'ai passé toutes mes vacances sur le lac. Et je venais très souvent chez mes grands-parents qui avaient une maison au bord du lac de Bienne, au Landeron. J'allais pêcher avec mon grand-père, passionné de bateau. On se levait aux aurores pour partir à la pêche. » Ses

parents ont repris la maison, désormais port d'attache du bateau de Gilles.

Et l'hiver alors ?

L'hiver, le bateau est mis au repos forcé, de fin octobre environ à mars. Gilles profite alors de cette période pour faire du ski de fond dans le Jura et d'autres activités. « Mais c'est long, ces mois sans bateau », raconte-t-il.

Actuellement, en pleine période estivale, il essaie de s'entraîner une fois par semaine, pour des régates qui auront lieu à fin août et fin septembre.

Henriette Schaffter



Gilles Bürki navigue surtout sur le lac de Bienne, où se trouve son port d'attache, Le Landeron.

BIO

Gilles Bürki, 38 ans, a grandi à Bienne. Après une première formation d'ingénieur en microtechnique à Saint-Imier, il a travaillé deux ans et demi à ETA à Granges (SO). Il a voulu continuer ensuite ses études et a effectué deux années à la Haute Ecole commerciale (HEC) à Lausanne, mais n'a pas terminé la formation. Ne retrouvant pas de travail en tant qu'ingénieur, il effectue divers petits boulots (Migros, logistique dans un hôpital, etc.), dont des piges pour la rubrique sport du *Journal du Jura*. Ce travail de journalisme

lui prend, au fil des années, toujours plus de temps et il finit par effectuer le stage de journaliste de deux ans. A la fin de sa formation, n'étant pas certain d'être engagé auprès de son média, il recommence une formation, celle de pilote de locomotive. Les cours se sont terminés il y a 8 mois et il est maintenant employé CFF au dépôt de Neuchâtel, où il fait environ 80% de trafic régional et 20% de grandes lignes. Gilles Bürki est papa d'une petite fille d'une année.

Hes