

MODÉLISME

Georges Golaz, un grand collectionneur de p'tits trains



Georges Golaz porte la « Flèche rouge », automotrice mythique et une des pièces maîtresses de sa collection.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Georges Golaz est un collectionneur et un réparateur de trains miniatures. A 94 ans, il est entré dans le monde du rail en devenant monteur de voies et en se syndiquant au SEV, il y a 73 ans. Peu après est née cette passion pour les modèles réduits qui l'anime encore aujourd'hui.

Georges Golaz est toujours en mouvement. A 94 ans, ce bricoleur hors pair a un emploi du temps bien rempli. Il s'occupe de son jardin, fait de la menuiserie en fabriquant des cabanes à oiseaux, au départ pour son petit-fils, puis il monte au galetas de sa maison, direction l'atelier. Là il bricole. Il coupe du laiton ou de la tôle. Il répare. Il peint des figurines, insiste sur les détails, les yeux et les cils : « La peinture des personnages, c'est le plus dur. »

Non seulement il possède une extraordinaire collection de petits trains, mais il sait aussi les réparer : « Il faut savoir tout faire. Je suis connu comme le loup blanc dans ce petit monde des passionnés de trains miniatures, en Europe et même plus loin, me glisse-t-il malicieusement. Je viens de fabriquer des brancards qu'un client m'a commandés. Les enfants les perdent et il faut les refaire. »

A 25 ans, ce cheminot qui faisait l'entretien des voies et dirigeait les bourreuses, souvent la nuit, a commencé à acheter des trains miniatures. Depuis, il ne s'est jamais arrêté. Au point de posséder aujourd'hui une collection tout à fait remarquable. « J'en ai trouvé beaucoup dans les bourses. » Il possède toujours le carton de son premier train qu'il avait reçu enfant vers 8-9 ans de ses parents. « Mon père était aussi cheminot ! Je suis même la 3e génération après mon frère qui a plus de dix ans de plus que

moi. » Et ce « virus » du modélisme, il l'a transmis à son fils. On devine que sa passion n'a pas toujours dû être facile pour son entourage. Sa femme s'est battue pour qu'il n'y ait pas de trains dans la chambre à coucher. Et qui dit collectionner dit acheter : « L'argent ne tombe pas du ciel ! Je faisais une cagnotte, beaucoup de pêche et les réparations rapportent. »

Golaz s'est spécialisé dans les trains Märklin, le plus ancien et le plus important fabricant de jouets miniatures au monde depuis 160 ans. Il possède notamment la première gare Märklin et les deux premiers modèles de train avec des rails datant de 1898-1900. Avant, on y jouait à même le sol. Le train sort d'un tunnel et les voyageurs l'attendent sur le quai. C'est ce qu'on peut admirer dans son salon, en compagnie de bien d'autres modèles. Sur le buffet, on trouve une gare avec tous les détails : les chefs de gare, des dames à ombrelles en longues robes

1900, les arbres, les lampadaires et les barrières. « Le bâtiment est d'origine, mais la cour autour, c'est moi qui l'ai faite ! », me glisse-t-il avec fierté. En remontant les étages, on avance dans le temps et dans l'histoire du train.

« Je n'ai pas tout !, précise-t-il. C'est vaste la collection Märklin ! » A la salle à manger, on passe aux années 20. A l'étage, après avoir grimpé un escalier un peu raide, les modèles nous attendent sagement alignés et bien classés. Par exemple une reproduction de la « Crocodile », difficile à trouver car beaucoup ont été détruites, du train Zurich-Baden de 1847 avec certaines voitures sans toit ou d'un autorail avec sa carlingue d'avion, la Michelin. Lui manque-t-il un modèle ? « La plupart, je les ai ! La carénée allemande, je l'ai cherchée longtemps et je l'ai trouvée ! » répond-il. Et construire un circuit électrique avec les rails modèles pour les faire rouler ? « J'avais prévu, mais la place a manqué ! »

Dans le hall, des objets du monde ferroviaire sauvés de la destruction nous accueillent. Des affiches, des burquettes CFF pour graisser les coulisses à bielle de la « Crocodile », un distributeur à billets ou des panneaux indiquant l'arrivée du Cisalpin ou de l'Orient Express qui faisait halte à Vallorbe et Lausanne avant de rejoindre Istanbul. Du temps où il était chef cantonnier à la gare de Vallorbe.

Est-ce bien sérieuse à son âge de s'adonner encore à ce qui, au départ, est un jeu pour enfant ? Longtemps, les modélistes ferroviaires ont subi une image un peu négative, celle d'une manie d'adulte resté dans l'enfance à « jouer au petit train ». Peut-être le syndrome de Peter Pan a-t-il frappé Monsieur Golaz. Mais ce qui est sûr, c'est que cette passion lui donne cette énergie pour croquer la vie, grimper ses escaliers et rêver de remonter à nouveau sur une vespa pour retourner dans ses coins à champignons.

NOUVELLE TÊTE

Bienvenue Aurélie!

Yves Sancey Depuis le 1er février, Aurélie Le-long est la nouvelle secrétaire syndicale à Genève. Elle a repris les dossiers de Valérie Solano qui l'appuie et la soutient dans cette transition. Aurélie s'occupe du personnel, des retraités et des sous-traitants tpg, d'une partie des CFF à Genève (RPV) et des Moutettes.

Son parcours de vie et professionnel est très riche et a nourri cette dynamique jeune femme de 33 ans que peu de choses prédestinaient à exercer un tel métier. Aurélie est née en région parisienne. En raison de la profession de son père, elle déménage de nombreuses fois. Elle passe ainsi son bac scientifique au lycée français de Zurich. Son premier contact avec la Suisse. Très sportive, elle pratique notamment l'heptathlon.

Après trois ans d'études universitaires en histoire à la faculté de Grenoble, elle fait une année d'échange dans le Tennessee pour y apprendre l'anglais, puis revient en France pour un master pro en... valorisation du patrimoine culturel et environnemental. S'en suivent des stages au Château de Voltaire, au musée national du sport à Paris, à l'ambassade de France en Californie, puis des voyages en Océanie. De retour en France, elle trouve un emploi d'agent d'escale chez Swissport à l'aéroport de Genève où travaille sa mère. Ce qui ne devait être au départ qu'un simple job alimentaire va néanmoins durer... 7 ans. « J'ai adoré travailler là-bas avec l'énergie particulière qui y règne. Quand la CCT est remise en cause fin 2020 et que les conditions de travail se dégradent, c'est là que je me mets en mouvement. Et c'est comme ça que je deviens déléguée syndicale au SEV ! » Elle participe alors à quatre cycles de négociations autour



de la CCT de crise, de l'arbitrage auprès de la CRCT et la négociation de la CCT de branche. Ayant pris goût à ce travail syndical, la raprochant de ses valeurs, elle décide de s'investir comme secrétaire syndicale. « Ce job me plaît. C'est très varié. J'ai la chance de m'occuper d'une section tpg très organisée. Mon but, c'est de les accompagner pour les dossiers individuels et les luttes plus collectives, comme combattre les effets de l'inflation. Et c'est la même chose aux Moutettes. Ces trois derniers mois, je les ai passés à prendre mes marques, à rencontrer les directions et à m'acclimater au fonctionnement du SEV. J'y apprécie particulièrement l'organisation horizontale et le soutien de mes collègues. Surtout que l'année s'annonce chargée syndicalement ! » se réjouit la combative Aurélie.

AVIATION

SWISS: primes Covid: oui – CCT de crise: non ! SEV-GATA saisit la justice

SEV Swiss a annoncé le 5 mai des primes covid et des indemnités variables - ceci unilatéralement et sans négocier avec les syndicats, qui demandaient depuis long-temps une reconnaissance financière de l'engagement extraordinaire du personnel pendant la pandémie. Parallèlement, Swiss maintient la CCT de crise mise en vigueur depuis le 1er mars 2022 ; ceci implique que dans les faits le personnel au sol ne bénéficiera ni des primes Covid ni des indemnités variables. « Ce comportement contradictoire de la part de la direction est inacceptable. C'est une véritable provocation ! », affirme Philipp Hadorn, président de SEV-GATA. « Nous engageons maintenant une procédure juridique contre l'application - contrairement à l'accord - de la CCT de crise. »

Swiss a renoncé au chômage partiel

La CCT de crise prévoit notamment la suppression temporaire d'un tiers du 13e mois de salaire et de la prime de performance. Selon ce qui a été convenu le 29 janvier 2021, elle n'entrerait en vigueur, si nécessaire, qu'après la fin du chômage partiel autorisé par la Loi. « Swiss a renoncé au chômage partiel depuis le 1er mars 2022, alors qu'il était possible de le maintenir. Pour cette raison, la situation est illégale. Contre cet état de fait, nous entamons maintenant une action en justice, qui s'avère justifiée et prometteuse », explique Philipp Hadorn.

« Après une mauvaise évaluation et une restructuring tragique pendant la crise de coronavirus, Swiss souffre actuellement d'un manque de personnel.

Incohérence des décisions de la direction de Swiss

Malgré tout, Swiss applique la CCT de crise et en même temps annonce des primes ainsi que des indemnités variables équivalentes au potentiel d'économie de la CCT de crise. En contrepartie, Swiss attend que son personnel fasse preuve de reconnaissance et montre une forte motivation ! », Philipp Hadorn résume ainsi l'incohérence des décisions de la direction de Swiss.

« C'est bien dommage que Swiss ignore totalement les résultats minables de l'enquête de satisfaction du personnel et les mises en garde des syndicats. Il incombe à Swiss de décider maintenant si, en plus du manque d'effectif pendant le trafic des vacances d'été, ils veulent se lester encore de litiges juridiques », affirme Philipp Hadorn, qui s'est engagé avec succès avec des organisations partenaires pour obtenir un soutien de l'Etat et des indemnités de chômage partiel prolongées pendant la crise de coronavirus.

Des plaintes de collaborateurs sont déjà en préparation contre Swiss concernant « l'entrée à la procédure de consultation » avec les licenciements de masse au printemps dernier. SEV-GATA les soutient.