



SEV N°6

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉCONOMIES

Manif' carte postale

► p. 6

ÉDITORIAL d'Aroldo Cambi

Trump met-il nos rentes en danger ?

► p. 3

Avec l'administration Trump nous assistons à une politique inédite fondée sur l'instinct, l'arbitraire et la vision à court terme. Le dernier exemple en date est cette histoire théâtrale des droits de douane : annonces, tours de force et démonstrations de puissance... pour finalement faire marche arrière la tête baissée. Certains prétendent que derrière ce retrait se cache un coup de maître hautement stratégique et réfléchi. Je n'y crois pas. Nous avons plutôt été témoins d'une action aussi bien irréfléchie qu'inaboutie. Cerise sur le gâteau : quelqu'un de son entourage a dû lui démontrer que si les importations chinoises étaient frappées de droits de douane de 145 %, les iPhone ne coûteraient plus 1200 dollars aux États-Unis, mais bien plus de 2000 dollars !

Selon moi, la meilleure preuve du manque de vision de cette politique concernant les droits de douane a été la réaction violente des marchés financiers, qui approuvent pourtant d'habitude la tendance économique libérale et dérégulée prônée par Trump. Mais lorsqu'il s'agit d'argent, il n'y a plus d'amitié... Trump a dû faire volte-face du jour au lendemain de manière cuisante car de nombreux amis riches investisseurs ont eux aussi perdu beaucoup d'argent. Les marchés financiers et les capitaux ne sont heureusement pas uniquement la propriété des riches investisseurs du cercle de Trump. N'oublions pas les investisseurs institutionnels par exemple, dont les caisses de pension qui se doivent d'assurer notre prévoyance. Dès lors, nous ne pouvons pas simple-

ment détourner le regard et nous contenter du malheur des autres. Ce qui est sûr, c'est que ce type de démarche déstabilise fortement les marchés financiers et provoque une perte de confiance générale. Les années à venir, nous devrons compter avec une situation plus nerveuse et ainsi plus volatile des marchés financiers. Pourtant, théoriquement, il est possible de supporter les potentielles pertes de valeur en répartissant les risques (diversification) : en variant largement les catégories de placement, les monnaies, les critères géopolitiques et les échéances. Au-delà des crashes à court terme, les caisses de pension stables, professionnelles et dotées d'une stratégie de placement équilibrée seront en mesure de résister à moyen et long terme à la politique arbitraire de Trump.

Démocratie

Comment fonctionne la démocratie au SEV ? Réponses de Patrick Kummer

2

1^{er} mai

Rétrospective des différentes manif' en Romandie et de la présence du SEV.

4

Stop à la violence

Personnel des transports : campagnes européennes contre les agressions

11

Yverdon et héritage industriel

Un bon dans le passé industriel. C'est ce que promet le Musée d'Yverdon et région qui consacre sa nouvelle exposition temporaire à la crise économique consécutive au choc pétrolier de 1973, qui avait eu pour conséquence la désindustrialisation du Nord vaudois. Intitulée « On ferme! », l'exposition propose une sélection de quelque 500 objets, outils, photos, machines, habits de travail ou cartons d'archives. Au Chateau, du 2 mai 2025 au 11 janvier 2026, me-di 11h-18h.

Panoramic Gourmet AG

Une version révisée de la CCT de Panoramic Gourmet AG est entrée en vigueur à temps pour le 1^{er} mai. Le prestataire de services ferroviaires et le SEV poursuivent ainsi le partenariat social qui a fait ses preuves. Les collaborateurs s'occupent entre autres des clients du Glacier Express et fournissent un travail considérable, souvent dans des conditions difficiles. La CCT révisée apporte des progrès sensibles : maintien intégral du salaire en cas de maternité, suppression de la déduction injuste pour les repas, primes de chiffre d'affaires adaptées avec moins de risques, allocations plus élevées ainsi qu'une augmentation des salaires minimaux de 100 francs à partir de janvier 2026.

France et Belgique en grève

Ce lundi 5 mai débutait une période de conflit social dans la compagnie nationale ferroviaire française SNCF. Cette mobilisation sociale cheminote s'appuie sur deux revendications principales. D'abord, la CGT cheminots et SUD rail dénoncent les conséquences de l'instauration des logiciels qui pousse la flexibilité des emplois du temps des personnels roulants à l'extrême. Selon Cédric Robert, secrétaire fédéral de la CGT cheminots, « les effectifs de la SNCF étant à flux tendu, cette flexibilité est imposée pour combler le manque de cheminots ». Les deux syndicats réclament aussi une révision des primes. La Belgique a connu, elle, une grève générale – notamment dans le transport – le 29 avril contre les réformes envisagées pour redresser les finances publiques et la « casse sociale » dans les services publics. Une nouvelle grève pourrait avoir lieu le 20 mai et le 23 juin.



MICHAEL SPAHR

DÉROULEMENT DES NÉGOCIATIONS

Au SEV, la démocratie repose sur la base

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Les membres du SEV décident et structurent le travail que fournit le syndicat du personnel des transports. La démocratie est un principe fondamental pour le SEV et non pas juste un mot vide de sens. Comment fonctionne la démocratie au SEV ? Interview avec le vice-président SEV Patrick Kummer.

Patrick Kummer, en tant que vice-président, tu es responsable entre autres du dossier CFF et tu y diriges les négociations. Une grande partie des membres SEV travaille dans cette entreprise. Comment le SEV fait-il pour qu'autant de membres puissent participer démocratiquement aux décisions ? Est-ce que cela est possible ?

Oui bien sûr que c'est possible. En fait, nous veillons constamment à rendre la chose possible. La base du SEV doit pouvoir participer aux discussions et aux décisions. Par exemple, lorsque nous négocions avec les CFF, nous ne pouvons pas échanger simultanément avec plusieurs milliers de personnes. Cependant, nous devons nous assurer que les intérêts parfois très différents des plus de 12 000 collègues engagé-es aux CFF soient pris en compte dans les négociations et que les catégories professionnelles soient représentées dans la délégation de négociation. Nous devons recevoir un mandat de la base qui nous permette d'entamer les négociations.

Comment la délégation de négociation obtient-elle ce mandat ? Prenons l'exemple des négociations CCT aux CFF.

C'est la conférence CCT qui octroie le mandat de négociation. Cet organe est composé d'environ 150 collègues des diverses catégories professionnelles et de toutes les régions. Ces collègues sont délégué-es par les sous-fédérations dans lesquelles nos membres engagés aux CFF sont organisés ainsi que par les commissions des femmes, de jeunesse et de la migration. Au sein des sous-fédérations et des sections déjà, les personnes concernées se forment une opinion qui est amenée par les délégué-es à la conférence CCT. Chaque sous-fédération y est représentée, en rapport de sa grandeur, par des délégué-es de toutes les régions linguistiques. Dans la conférence CCT les délégué-s font des propositions, les mettent en discussion et votent à leur sujet. Nous devons nous assurer que tous-tes les délégué-es puissent exprimer librement leur opinion et que les discus-

sions se déroulent dans le respect mutuel. Puis la conférence CCT nous délivre un mandat.

Aux CFF, nous consolidons ce mandat avec les autres syndicats et associations de personnel : le VSLF, transfair et l'ACTP. Dès que le mandat est consolidé, la délégation de négociation sous la direction du SEV entame les négociations avec l'entreprise. Afin d'expliquer le déroulement des négociations, nous avons préparé un diagramme simplifié (cf. ci-dessous).

Ce qu'il faut préciser, et qui est très important, c'est que pour l'acceptation des résultats des négociations, nous avons à nouveau besoin d'un mandat. Si le résultat des négociations ne correspond pas au mandat initialement octroyé, ce résultat doit obligatoirement faire l'objet d'une discussion au sein de la conférence CCT et être accepté par cet organe.

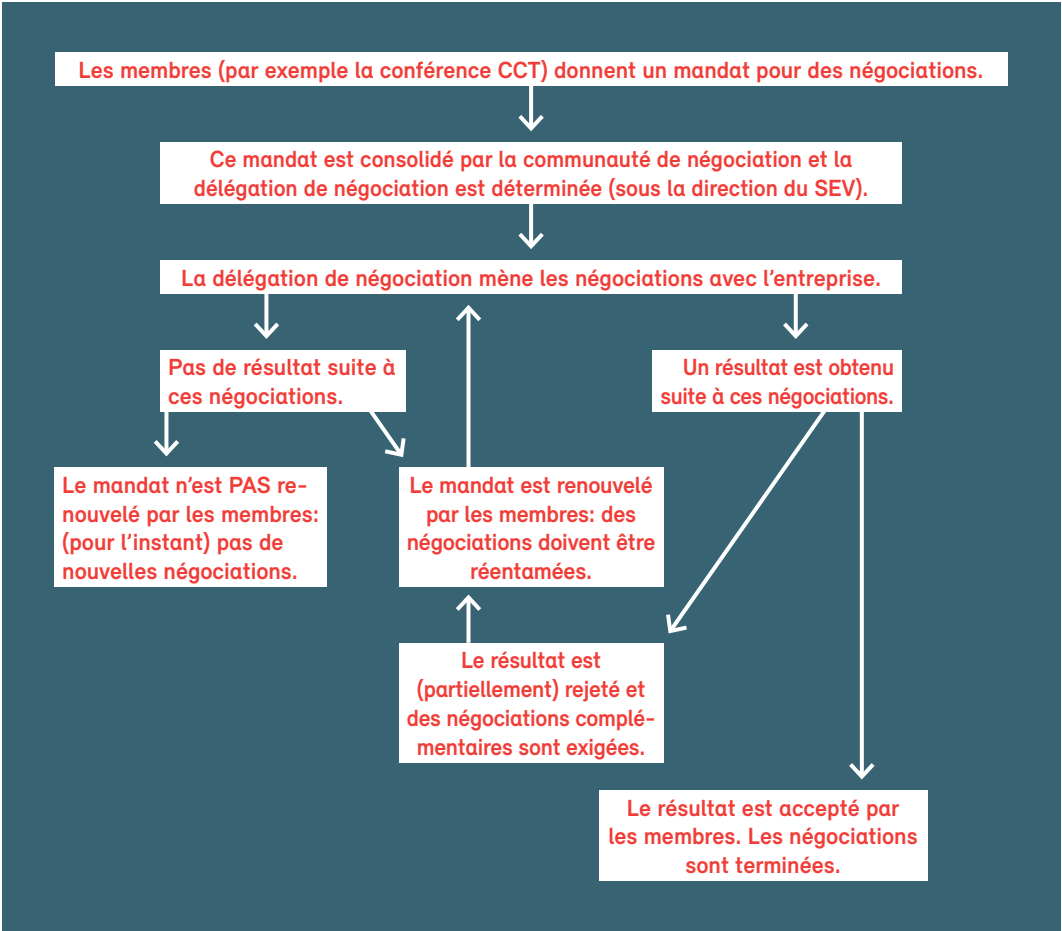
Dans les autres entreprises de transport également la base donne son avis. En règle générale, il n'y a pas de négociations CCT sans une représentation des membres dans la délégation de négociation en charge. Est-ce que cette procédure n'est pas contraignante ?

La procédure en soi n'est pas simple, mais personnellement, je la qualifierais de « passionnante et stimulante ». Passionnante, parce que nous sommes toujours en contact avec nos membres pour échanger et souvent nous devons rassembler des intérêts hétérogènes.

Stimulante, parce que nous agissons de manière démocratique avec notre base et cette démocratie doit être toujours activement soignée et pleinement vécue. Lorsque, finalement, nous obtenons un résultat de négociation, celui-ci a une très bonne assise et est soutenu par une large majorité.

Comment puis-je être actif-ve au SEV en tant que nouveau membre et participer moi aussi directement aux négociations ?

Le principe est très simple : tu es membre SEV dans une section et tu peux t'engager au sein de cette section. Participe aux assemblées et aux activités de ta section. Au mieux, tu peux t'engager dans le comité et tu te proposes en tant que délégué-e dans divers organes. Si tu désires vraiment t'engager, il y a presque toujours une possibilité.



TIEMO WYLLER

ALLÈGEMENT BUDGÉTAIRE 2027

« Investir plutôt qu'épargner ! »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 25 avril, le SEV a remis à l'Administration fédérale des finances un bus et un train confectionnés avec des cartes de protestation. Il s'insurge ainsi contre les mesures d'économie envisagées concernant le transport régional des voyageurs. Le SEV craint que le personnel des transports publics (TP) ne doive payer les pots cassés si on économise dans ce domaine. C'est pourquoi il s'oppose à toutes les mesures d'économie dans les TP contenues dans le « programme d'allègement budgétaire 2027 ».

« Investir plutôt qu'épargner ! Plus d'argent pour les transports publics », « Des employé-es satisfait-es = un TP fort ! » et « Plus de personnel, plus de sécurité, plus de TP - pour la mobilité de demain ! ». Ces messages, qui figurent sur les cartes postales, ont été adressés au Conseil fédéral par le personnel des TP. Plusieurs centaines de membres SEV ont écrit ces cartes au cours des derniers mois. Le SEV a créé un collage en forme de bus et de train à partir de ces cartes postales. Une délégation du SEV, composée entre autres du président SEV Matthias Hartwich, du président central VPT Gilbert D'Alessandro, de la présidente centrale LPV Hanny Weissmüller,

du président central AS Peter Käppler et du président central TS Sandro Kälin, a défilé dans le centre-ville de Berne avec le bus et le train de cartes postales. Enfin, la délégation a remis les cartes postales de protestation à l'administration fédérale des finances. Le syndicat exprime ainsi sa crainte que ce soit finalement le personnel qui fasse les frais des mesures d'économie proposées dans les TP. Parallèlement, Matthias Hartwich et Gilbert D'Alessandro ont remis à Emanuela Tomasso du Département fédéral des finances un paquet contenant la réponse du SEV à la consultation sur le « programme d'allègement budgétaire 2027 ».

Contre l'allègement budgétaire 2027

Le SEV refuse fermement le programme d'allègement budgétaire 2027, car il prévoit des économies à court terme, notamment dans le trafic régional et le financement de l'infrastructure des TP, qui vont à l'encontre des objectifs climatiques et de la stratégie à long terme pour le développement des TP. Le Conseil fédéral propose d'augmenter le taux de couverture des coûts du transport régional de voyageurs (TRV) de 50 % à 52,5%. Cet objectif doit être atteint grâce à des augmentations de tarifs et à une hausse de la fréquentation. Le SEV doute cependant de cette estimation et s'attend plutôt à une croissance des coûts dans le TRV en raison de l'extension et de



Remise de la réponse à la consultation à Emanuela Tonasso du Département fédéral des finances

l'électrification des véhicules. Les augmentations d'efficacité sont limitées, car les plus grands postes de coûts tels que les amortissements, les coûts énergétiques et les salaires ne peuvent être influencés que de manière limitée. Une augmentation des recettes par des hausses tarifaires semble irréaliste, car celles-ci vont à l'encontre de l'objectif de la politique climatique et sont impopulaires. De nombreuses entreprises de transport n'ont pas de marge de manœuvre financière, car les réserves ont été épuisées lors du Covid. La croissance de la population nécessite un développement des TP afin de maintenir la part actuelle dans la répartition modale.

Les économies réalisées sur le personnel détériorent la sécurité, car le personnel qualifié fait défaut et l'absence de personnel d'accompagnement diminue le sentiment de sécurité des passagers. Le SEV ne comprend pas non plus les coupes prévues dans le FORTA (le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération) et le FIF (Fonds d'infrastructure ferroviaire) ni la suppression de l'encouragement des systèmes de propulsion alternatifs pour bus et bateaux et l'abandon de l'aide au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (trains de nuit).

Le SEV ne peut pas se rallier à l'argumentation du Conseil fédéral évoquant des difficultés financières structurelles : la Confédération, les cantons et les communes disposent d'un capital

propre de plus de 123 milliards de francs, ils ont depuis des années des comptes équilibrés, l'endettement de la Confédération est faible, le ratio d'endettement est constant et a même baissé et le frein à l'endettement entraîne déjà des économies. Sans moyens suffisants pour le développement de l'offre et de l'infrastructure, l'offre et la qualité risquent de diminuer substantiellement. On ferait face également à une augmentation des sous-effectifs et à des coûts subséquents.

Sécurité de la planification plutôt que course aux économies

« Des programmes d'économie à court terme dans les TP sont une idée saugrenue. Ils mettent en péril la mobilité pour tous, détériorent les conditions de travail ainsi que la qualité de l'offre et nuisent au climat. Au contraire, nous avons besoin de sécurité dans la planification et d'investissements ciblés dans l'infrastructure et le personnel », affirme Matthias Hartwich. « Si la Confédération veut mettre en pratique ses objectifs en matière de politique climatique, c'est maintenant qu'il faut investir dans les TP et garantir un financement à long terme non seulement de l'infrastructure, mais aussi du TRV. Tout le reste va à l'encontre de la stratégie globale de la Confédération en matière de politique des transports et climatique, mettant en péril la mobilité dans les régions, notamment en milieu rural. »

+

Les trois assurances sociales AVS, AI et APG clôturent l'exercice 2024 avec un résultat d'exploitation positif. Grâce à la bonne performance des marchés financiers en 2024, les trois fonds de compensation ont obtenu des résultats de placement positifs. Au total, cela se traduit par un résultat d'exploitation positif de 5553 millions de francs pour l'AVS, 235 millions pour l'AI et 321 millions pour les APG. La fortune totale gérée par Compenswiss s'élève à 46 128 millions de francs au 31 décembre 2024.

-

Le ferroutage - charger des camions complets sur les rails pour leur faire traverser les Alpes - c'est fini. RALpin AG a annoncé l'arrêt anticipé de la « chaussée roulante » (Rola), dès la fin 2025. Cette décision est préoccupante tant du point de vue de la politique climatique que de la politique sociale. BLS, coactionnaire de RALpin, participe à ce démantèlement. C'est choquant. Le SEV lui demande d'assumer ses responsabilités en tant qu'employeur et que le personnel ne doive pas payer cette fin prématurée.



La Rola est abandonnée, bien que la demande de la part des clients reste bonne.

PATRICK KUMMER répond

Aux CFF, les descriptions de poste c'est fini

Les CFF remplacent les descriptions de poste par des descriptifs de fonction génériques. De quoi s'agit-il ?

Dans les descriptions de poste des CFF régnait parfois une certaine confusion : pour les mêmes activités, on trouvait des descriptions de poste variables. Il en allait ainsi, p. ex., des répartiteurs-trices du personnel des locs et des répartiteurs-trices à la direction de la circulation des trains, qui exercent fondamentalement tous les deux les mêmes fonctions.

Afin de remédier au phénomène, les CFF remplacent depuis 2022 les descriptions de poste par des descriptifs de fonction. Ceux-ci sont moins détaillés, mais ils sont structurés de manière claire et, parfois, ils sont complétés par différents niveaux, par exemple assistant-e clientèle de niveau 1 à 5. Plus le niveau est élevé, plus les exigences et les niveaux d'exigences sont élevés, ce qui a une incidence sur le classement dans le système salarial. Fondamentalement, ce changement

n'exerce aucune influence sur le niveau des exigences, donc sur le classement dans la grille salariale. Dans quelques domaines il y a néanmoins des exceptions (classement dans un niveau d'exigences supérieur), ce qui peut avoir une incidence sur le droit à un modèle d'avenir (Valida ou Priora).

Les nouveaux descriptifs de fonction peuvent aussi avoir un impact sur l'intitulé de la fonction dans le contrat de travail, mais en aucune manière sur les activités en tant que telles. Les employé-es continuent d'exercer leurs fonctions comme jusqu'à présent : le salaire est le même et le lieu de travail reste inchangé. Les répartiteurs-trices seront désormais regroupé-es sous le descriptif de fonction planificateur-trices de ressources, mais leurs tâches demeurent les mêmes.

Dans le cadre du partenariat social, le SEV est régulièrement informé de l'état du projet. En cas de désaccords, les collègues concernés peuvent s'adresser au SEV.

Patrick Kummer est vice-président du SEV et responsable des dossiers CFF. Tu as des questions ? Écris-nous à journal@sev-online.ch.

1^{ER} MAI 2025

Stop fachos et abus patronaux

Yves Sancey

yves.sancey@sev-online.ch

Cette année, à l'occasion de la Journée internationale des droits des travailleuses et des travailleurs, plusieurs dizaines de milliers de personnes sont descendues dans la rue dans une cinquantaine de lieux sous le slogan « La solidarité plutôt que la haine - l'union fait la force ».

La plus grande manifestation a réuni près de 14 000 participant·es à Zurich. Pierre-Yves Maillard, président de l'USS, s'est exprimé à la manifestation du 1^{er} Mai organisée à la Vallée de Joux : « L'extrême droite progresse avec la complicité des élites économiques. Or elle n'apporte aucune réponse aux problèmes d'un monde injuste, dans lequel les milliardaires s'enrichissent sans scrupules sur le dos de la population. Bien au contraire, elle vise à pérenniser ce système inéquitable et dangereux. »

Dans plusieurs villes, des membres SEV ont manifesté avec un message clair : « Stop à la violence ! Plus de respect pour le personnel ». Les autorités, les entreprises et la population doivent enfin agir pour mettre un terme à la violence croissante envers le personnel des transports.

Pour montrer son estime aux personnes qui font fonctionner les transports publics, même le 1^{er} Mai, le SEV a distribué du chocolat au personnel des bus et des trains dans toute la Suisse, notamment à Lausanne et à Genève par les sections SEV-tl et tpg.

Présent à Lausanne le matin dans les bus et à la manifestation du 1^{er} Mai à Coire l'après-midi, le président du SEV Matthias Hartwich y a souligné l'importance de se serrer les coudes en ces temps troublés, de faire preuve de solidarité et de lutter pour la préservation de la démocratie.

À Brugg (AG), la présidente centrale LPV Hanny Weissmüller a raconté son quotidien de mécanicienne de loc' et expliqué qu'un environnement de travail sûr, la solidarité et la non-violence doivent être la norme.

À Genève, près de 2500 personnes ont défilé, liées par un mot d'ordre sans détour cette année : « Contre les fachos et les abus patronaux – Défendons les salaires, pas les frontières. »

Plus de 500 personnes ont manifesté jeudi en fin de journée à Lausanne pour l'introduction d'un vrai salaire minimum cantonal. L'USV a dénoncé les baisses fiscales et appelé à refuser l'initiative pour une baisse des impôts.

La manifestation à Fribourg a réuni quelque 300 personnes et était placée sous le signe de la mobilisation en faveur des salaires et de la lutte contre l'austérité. Le SEV y avait un très beau stand.

La 25^e Fête du 1^{er} Mai interjurassien à Moutier a eu lieu en présence de 300 militant·es de tous âges.



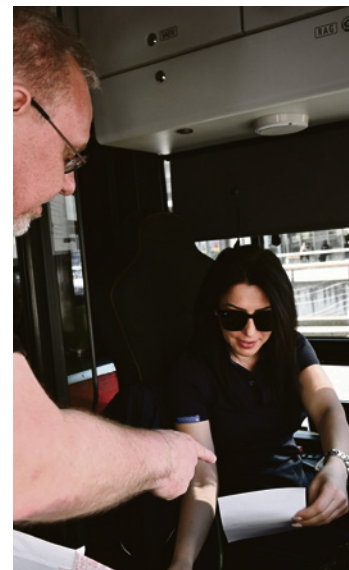
Genève.



Fribourg.



Berne.



Action Bus tl, Lausanne.



La question des agressions physiques ou verbales contre le personnel des transports publics au coeur des revendications du 1er mai.

CONDUCTEURS DE LOCOMOTIVE B ET B100

Indemnité forfaitaire de repas pour tous!



Réunion du B100 de la gare de marchandises de Lausanne-Triage le 19 avril, sur le thème du forfait journalier.

Markus Fischer. Comme rapporté dans le *journal SEV* n° 5 du 17 avril, les mécaniciens B100 de CFF Cargo demandent l’abolition de leur discrimination par rapport aux mécaniciens B en ce qui concerne l’indemnité forfaitaire journalière de repas.

Le 16 avril, une deuxième « négociation » a eu lieu à ce sujet entre une délégation du SEV et des représentants de CFF Cargo et du groupe - avec un résultat décevant : l’inégalité de traitement dans le décompte des frais à travail égal est maintenue, c’est-à-dire que les B100 doivent continuer à fournir un justificatif pour les frais à travail égal. « Cela vaut aussi pour le travail de nuit, quand il n’y a plus de restaurants ou de magasins ouverts », explique le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn, qui ajoute : « Associé à d’autres conditions-cadres inégales, cela conduit en fin de compte à une situation de dumping. »

De plus, CFF Cargo a recours à la ruse : Dans les jours ou les semaines à venir, on demandera aux mécaniciens B100 s’ils sont prêts à assumer des tours B à l’avenir aussi. Le « volontariat » remplace donc l’égalité de traitement... « On ne sait pas si le refus d’un engagement B peut avoir des conséquences sur la carrière ou autre. En tout cas, on perdrait de la variété dans le travail et les collaborateurs seraient soumis à un stress supplémentaire au vu des mesures de démantèlement actuelles chez CFF Cargo », constate Hadorn.

La délégation SEV recommande aux personnes concernées de procéder comme suit :

a) Répondre lors d’une demande individuelle que tu te fais répartir « pour le moment » selon la pratique actuelle ;

b) Fais valoir des frais pour chaque tour B avec justificatif ;

c) Lors d’une assemblée, les personnes concernées détermineront si, pour une période donnée, tous les mécaniciens B100 renonceront collectivement aux prestations B. Il faut partir du principe que la fourniture de prestations deviendrait problématique pour CFF Cargo, en particulier en Suisse romande et au Tessin.

Les mécaniciens B100 ne devraient pas s’avouer vaincus si facilement, comme le montre l’assemblée du samedi de Pâques au secrétariat régional SEV de Lausanne : Les seize B100 de Lausanne-Triage étaient venus pour discuter de la suite des événements. « Ils ont décidé de se rendre tous ensemble un samedi à Olten pour remettre personnellement au directeur du trafic marchandises Alexander Muhm les plus de 100 signatures de la pétition qui ont été récoltées dans toute la Suisse », rapporte Vincent Barraud, secrétaire syndical SEV.

Le président de la section SEV LPV Vaud et Bas-Valais, Richard Berteaux, et le coordinateur B100 au sein du comité central de la

sous-fédération LPV du SEV, Selim Taboubi, qui ont organisé la récolte de signatures, étaient également présents.

Avec leur pétition, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotives B100 « exigent de CFF Cargo le versement le plus rapide possible de l’indemnité de 19 francs par tour de service conformément au chiffre 6, alinéa 6 de l’annexe 7 de la CCT CFF Cargo », indique le texte de la pétition, qui cite également cet alinéa : « Le personnel roulant reçoit, en lieu et place du remboursement des frais selon les alinéas 4 et 5, une indemnité journalière forfaitaire de 19 francs par tour de service. (...) ».

À ce sujet, la pétition fait remarquer : « Nous constatons que ni les prescriptions de circulation ni la CCT CFF Cargo ne laissent planer le moindre doute sur le fait que les collègues B100 font partie du personnel roulant. » Et elle souligne : « Les personnes concernées ressentent comme une injustice le fait que l’entreprise ne veuille pas verser l’allocation à ces collaboratrices et collaborateurs, ce qui en frustre beaucoup. (...) Les collaborateurs B100 font également partie de la production de CFF Cargo, ils fournissent leur travail à toutes les heures du jour et de la nuit, par tous les temps et en toutes saisons, le tout en roulant. »

Il ne reste plus qu’à espérer que les responsables seront tout de même à l’écoute de cette requête.

B100 CHEZ CFF INFRASTRUCTURE

Maintenir l’allocation « marché »

Chantal Fischer. En août 2019, un premier accord a été conclu sur l’octroi d’une allocation adaptée au marché pour les conducteurs de véhicules à moteur B100 de l’Infrastructure-service de Maintenance (I-VU) aux CFF, à la suite d’une procédure d’arbitrage menée auparavant (décision 25). L’objectif était d’augmenter l’attractivité de cette fonction par rapport au marché et de garantir des salaires équitables. Dès lors, le personnel concerné reçoit chaque année une allocation de 3000 francs comme compensation du marché en plus du

saire de base.

Ces dernières années, le cercle des ayants droit a été quelque peu adapté et l’accord a été prolongé à plusieurs reprises, la dernière fois à fin avril 2025. Au cours de ces derniers mois, le SEV a discuté plusieurs fois avec les CFF afin de trouver une solution viable.

Cet accord complémentaire se base sur ce qui avait été convenu jusqu’à présent et continue dans cette voie. Il offre une sécurité jusqu’à nouvel avis. « Mais il est également clair que nous visons une solution au sein du système salarial

des CFF », précise Michael Buletti, secrétaire syndical en charge au SEV. Par ailleurs, le montant de l’allocation adaptée au marché s’écarte parfois fortement des réalités du marché du travail. Enfin, ces dernières années les sous-effectifs de personnel qualifié se sont encore considérablement aggravés. « C’est d’ailleurs aussi dans l’intérêt des CFF de trouver une bonne solution à cette question », Michael Buletti en est convaincu.

L’accord entre en vigueur le 1^{er} mai 2025 et est valable pour une durée indéterminée.

SYSTÈME SALARIAL

Les CFF sous pression pour l’évolution salariale

Chantal Fischer. Les résultats obtenus à fin 2024 aux CFF et chez CFF Cargo par le SEV lors des négociations salariales ont permis une compensation du renchérissement et en même temps garanti les moyens nécessaires pour une évolution durable des salaires. Cependant pour les progressions dans le système salarial il aurait été nécessaire d’octroyer au moins les 1,1 % demandés par le SEV, mais ceux-ci n’ont pas été totalement pris en compte dans le résultat des négociations. Les CFF ont seulement accepté d’octroyer 0,7 % pour les progressions individuelles.

La CCT CFF/CFF Cargo précise dans l’article 82 que pour chaque niveau d’exigences, une plage définit la valeur de base et la valeur maximale pour les salaires. La ligne de régulation visible dans SAP Fiori sert d’orientation pour leur évolution. Du point de vue du SEV, l’objectif est que les salaires évoluent en suivant cette ligne de régulation. Mais avec le résultat obtenu pour 2025, cet objectif n’a

pas été atteint. La différence apparaît dans la représentation SAP Fiori sous forme d’un écart par rapport à la ligne de régulation. En particulier pour les jeunes collègues, la progression risque ainsi de stagner.

Pour le SEV, lors des négociations la pleine compensation du renchérissement était prioritaire. Cela dans le but de garantir à tous les travailleurs le maintien de leur pouvoir d’achat. Également pour celles et ceux qui ne sont plus en progression salariale (avec pour seule exception les collègues en situation de garantie salariale). La marge financière des CFF n’a apparemment pas suffi pour octroyer les moyens nécessaires aux progressions salariales en plus de la pleine compensation du renchérissement. Pour le vice-président SEV Patrick Kummer, il est clair que « lors des prochaines négociations salariales en automne 2025, le SEV va se concentrer sur une manière de rattraper les arriérés accumulés dans le système salarial. »

CFF

Valorisation des fonctions manuelles

Chantal Fischer. Dans le cadre de l’architecture des fonctions structurée peu à peu aux CFF depuis juillet 2022, les collègues des CFF reçoivent des descriptions de fonction au lieu des descriptions de postes qu’ils avaient jusqu’à présent. Par ce biais, les CFF veulent simplifier les processus et rendre la classification des diverses fonctions plus compréhensible (cf. « Patrick Kummer répond », en page 3). En principe, le transfert dans les nouvelles descriptions de fonction se fait sans adaptation du niveau d’exigences (plages salariales selon CCT CFF).

Dans le secteur de la voie ferrée (monteur de voie, monteur de voie complexe, chef cantonnier, contremaître), les CFF ont cependant reconnu lors d’une comparaison avec des fonctions similaires dans l’économie privée qu’il y avait lieu de procéder à des adaptations. C’est pourquoi ils augmentent de manière générale ces fonctions d’un niveau d’exigences (mis à part pour les contremaîtres seniors). Les collègues du domaine de la voie ferrée vont ainsi être transférés dans la nouvelle description de fonction au 1^{er} juin 2025 pour autant qu’ils-elles répondent à toutes les exigences de leur fonction. Pour les contremaîtres dans le niveau d’exigences G, une classification plus élevée est facultative, car cela signifie pour ces personnes la perte de la possibilité de recourir à Valida.

Le SEV salue le fait que les CFF reconnaissent par cette mesure les exigences liées aux fonctions concernées et les compétences du personnel et qu’ils le revalorisent. Ce qui est moins bien, c’est que dans le cadre de cette hausse du niveau d’exigences il n’y a pas d’adaptation des salaires.

Cela ne pourra avoir lieu que dans le cadre de la prochaine ronde salariale en mai 2026. Mais au moins, ceci apporte pour les collègues de la voie ferrée une perspective supplémentaire d’évolution salariale.

Avec les nouvelles descriptions de fonction, les fonctions manuelles du domaine de la construction de la voie également vont être renommées. Elles seront à l’avenir regroupées sous l’appellation « technicien spécialiste voie ferrée ». Cela doit permettre aux CFF d’apparaître différemment sur le marché du travail.

Les conducteurs-trices de véhicules moteurs dans les unités spécialisées (entre autres les B100) ne sont pas concernées par ce transfert, car ils-elles ne font pas partie de la catégorie professionnelle des métiers manuels. Ils-elles conservent ainsi leur description de poste actuelle. Depuis longtemps, le SEV exige pour ces collègues une amélioration de la classification (voir l’article *Maintenir l’allocation « marché »*, à côté).

ANGLE DROIT

Le droit d’être informé et consulté par l’employeur

 **Service juridique du SEV**
journal@sev-online.ch

Dans les relations de travail, l’employeur a un devoir important auprès du personnel. Il doit au minimum consulter les travailleurs concernant les questions de protection de la santé, d’organisation du travail, d’aménagement des horaires, ainsi que les mesures relatives au travail de nuit. Lorsqu’une CCT ou un règlement du personnel a été négocié, le droit à l’information et à la consultation peut être largement étendu.

D’une part, l’article 48 de la loi sur le travail octroie un droit à l’information et à la consultation relatif aux questions qui concernent la protection de la santé, l’organisation du travail, l’aménagement des horaires ainsi que les mesures relatives au travail de nuit.

D’autre part, l’article 10 de la loi sur la participation donne à la représentation des travailleurs un droit de participation dans plusieurs domaines. Une participation plus étendue et donnant plus de pouvoir au travailleur est toutefois possible dans le cadre d’une CCT ou d’un règlement d’entreprise.

Le droit d’être informé et consulté est un droit en anticipation de la mesure prise par l’employeur. Les employés doivent pouvoir débattre et être entendus sur la mesure. Dès lors, l’employeur doit mettre en place cette participation avant que la décision ne soit prise et, si l’entreprise n’entend pas suivre les remarques des travailleurs, ces derniers peuvent demander que l’entreprise motive sa décision.

L’art. 5 de l’Ordonnance 3 relative à la loi sur le travail indique que l’employeur doit veiller à informer de manière suffisante et appropriée les travailleurs concernant les risques physiques et psychiques potentiels auxquels ils sont exposés dans le cadre de leur travail, et qu’il doit également instruire des mesures de sécurité. L’art. 6 de cette même ordonnance donne au travailleur un droit à la consultation, ce dernier devant être informé suffisamment tôt concernant les questions relatives à la santé. De plus, les travailleurs peuvent faire des propositions avant la prise de décision de l’employeur qui devra justifier sa décision si elle ne va pas, ou pas entièrement, dans le sens des travailleurs.

Afin de défendre les intérêts du personnel, il est important de prendre contact avec le SEV lorsque l’employeur entend mettre en place des changements dans l’organisation du travail.

HELVETIA

Première installation dans un logement

Quelles sont les assurances importantes ?

Quitter la maison est une étape importante, autant pour les jeunes adultes que pour leurs parents. Quand ils s’installent, les jeunes ne sont plus couverts par la police de leurs parents. Le temps est venu pour eux de s’occuper de leurs assurances, les principales étant la responsabilité civile privée et l’inventaire du ménage. Selon les cas, il est également recommandé de conclure une assurance garantie de loyer.

La responsabilité civile privée protégée contre les dommages aux tiers

Si elle n’est pas obligatoire, elle fait toutefois partie des principales assurances: moyennant une prime relativement avantageuse, l’assurance responsabilité civile privée couvre les dommages causés à des tiers ou à leurs biens. Dommages qui peuvent très vite atteindre des montants élevés.

Les investissements demandent à être assurés

En général, quand on s’installe dans un nouveau logement, on investit également dans du nouveau mobilier. L’assurance inventaire du ménage indemnise les dommages aux meubles, vêtements et objets personnels en cas d’incendie dans le logement, de cambriolage ou de rupture de canalisation. Une assurance complémentaire appropriée couvre le smartphone s’il est volé lors d’une fête ou s’il tombe et se casse.

Colocation : assurance individuelle ou commune ?

Pour la colocation, il est possible de conclure une police commune. Le choix de l’assurance commune ou individuelle dépend entièrement des besoins de chacun.

Assurance garantie de loyer

Au lieu de faire un dépôt de garantie auprès d’une banque, il est possible de conclure une assurance garantie de loyer. Elle offre la même garantie qu’un dépôt, mais offre une plus grande souplesse financière.

D’autres assurances peuvent être utiles selon la situation de vie. C’est pourquoi un entretien personnel est tout à fait judicieux, surtout pour les jeunes adultes qui s’occupent pour la première fois de leurs assurances. Miguel Balan, conseiller en assurance et prévoyance de Helvetia Assurances Agence générale Lavaux Riviera Chablais et ses collègues du Team de conseil SEV se tiennent volontiers à disposition. Plus d’informations sous www.helvetia.ch/sev.



En partenariat avec



Votre assureur suisse

COMITÉ SEV

Bonnes notes pour le SEV

Michael Spahr. Le comité SEV s’est réuni le 25 avril. Une nouvelle fois, les membres du comité se sont penchés sur les préparatifs du congrès qui aura lieu les 12 et 13 juin. De plus, la commission de gestion (CG) a présenté son rapport annuel.

Le comité a discuté des diverses propositions au congrès et a préparé ses recommandations pour le congrès, à savoir les accepter ou les refuser. En outre, des candidatures ont été proposées pour la direction syndicale SEV. Chaque délégué-e recevra au préalable des informations détaillées concernant le congrès. Les affaires importantes qui donneront lieu à des discussions ou des votations à ce moment-là, seront mentionnées dans d’édition du journal SEV paraissant le 30 mai.

Dans l’ensemble, la CG a mis de bonnes notes au SEV. Elle a félicité la délégation de négociation CCT CFF pour avoir obtenu une prolongation de la convention collective de

travail actuelle. Elle est également contente que tous les sièges soient à nouveau occupés à la commission du personnel du SEV. Quant au travail de la direction syndicale et de la présidence du comité, la CG en est satisfaite. Elle trouve important que les membres du comité se préparent bien pour les séances et qu’ils y participent activement.

La CG a mis l’accent sur le secrétariat régional de Bellinzzone et relève qu’elle a eu une impression positive du team. Elle recommande d’améliorer l’utilisation de l’espace et d’augmenter le pourcentage de poste à la communication. La CG a aussi formulé quelques recommandations dans d’autres domaines, tels que la simplification de certains processus. Par exemple, la CG suggère que les sections établissent et impriment elles-mêmes à l’avenir les diplômes d’honneur. Il y a d’autres procédures que la CG recommande également de revoir.

UNITÉ SPÉCIALISÉE CÂBLES

Vers l’avenir avec un nouveau modèle de carrière

Chantal Fischer. En automne 2024, les CFF ont développé une vision pour l’unité spécialisée Câbles. Celle-ci prévoit entre autres qu’au travers d’accompagnements ciblés des chantiers, la qualité puisse être garantie, que la formation et la formation continue soient définies et uniformisées conformément à la fonction, et que l’unité puisse mettre à disposition des compétences dans toutes les divisions.

Sur cette base, les CFF ont maintenant enfin développé un modèle de carrière «Câbles» afin d’harmoniser, d’une part, les modèles de carrière existants pour cette spécialité chez I-VU et, d’autre part, pour pouvoir parer au manque de personnel qualifié.

Dans le nouveau modèle de carrière, les exigences sont unifiées pour toute la Suisse et apparaissent dans les descriptions de fonction.

Le SEV salue cette évolution. «Les collègues de l’unité spécialisée Câbles ont souvent émis des craintes que les CFF puissent externaliser leur secteur», explique le secrétaire syndical SEV responsable du dossier Michael Buletti. Avec cette nouvelle vision et le modèle de carrière correspondant, les CFF reconnaissent ces personnes en tant que leur propre personnel. «Après avoir attendu des années, ces collègues de l’unité des Câbles reçoivent enfin une sécurité au sujet de leur avenir ainsi que des possibilités de développement à l’interne», conclut Michael Buletti.

NÉGOCIATIONS SUR LES BAR CFF

Les négos se poursuivent, mais la base est sceptique

Markus Fischer. Les trois sous-fédérations du SEV que sont LPV, RPV et ZPV, qui sont concernées par les négociations en cours sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) dans le transport de voyageurs aux CFF, ont confié à la délégation du SEV un nouveau mandat. Celui-ci contient également des négociations sur la nouvelle philosophie de répartition proposée par les CFF (voir journal du SEV no. 5 du 17 avril 2025). Ainsi, les négociations sur les BAR convenues en novembre lors de la prolongation de la CCT peuvent se poursuivre, et cela pour les quatre groupes professionnels, à savoir pour le personnel des locs, pour celui d’assistance à la clientèle, de la manœuvre et du nettoyage des trains.

«Mais la nouvelle philosophie de répartition a suscité de vives discussions dans toutes les sous-fédérations», déclare sans ambages

René Zürcher, qui est à la tête de la délégation chargée des négociations. «Pour qu’il soit acceptable pour la base, le modèle proposé devra être encore considérablement amélioré. Le souhait d’assouplir les intervalles entre les jours fériés est problématique, dans la mesure où les rotations soumises à consultation disparaîtraient : aujourd’hui, par exemple et en règle générale, le personnel des locs ne travaille pas plus de six jours d’affilée. Quoi qu’il en soit, la volonté du SEV de répondre à ce souhait de nouvelle philosophie de répartition aura son coût.»

C’est dans ces conditions qu’a pu se dérouler le 5 mai (après le bouclage de ce journal) la première véritable ronde de négociations. Jusqu’à présent, on a surtout échangé des revendications et, en groupes de travail, œuvré à installer un climat de compréhension mutuelle.

COMMISSION DES FEMMES SEV

40 ans d'engagement, d'échanges et d'«empowerment»



Eva Schmid. La commission des femmes SEV a cette année un anniversaire à fêter: depuis quarante ans, elle représente les intérêts des femmes au sein du SEV et dans les entreprises de transports publics. Pour célébrer cet anniversaire, la commission des femmes invite toutes les collègues à une **journée de fête le 28 novembre 2025** à Berne, qui se déroulera sous

cette idée: «Faisons une rétrospective ensemble, continuons de réfléchir et mettons-nous en réseau, car une chose est claire: sans l'engagement des femmes, notre syndicat ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui.»

Un point culminant du programme très diversifié sera la rétrospective avec Rebekka Wyler, historienne: elle donnera une vision pertinente de l'histoire des femmes dans les transports publics, des cuisinières d'équipes aux gardiennes de barrières jusqu'aux premières mécaniciennes de locs, en passant par les pionnières au sein du syndicat. Lors de discussions avec d'anciennes membres et des membres actives de la commission des femmes, nous ferons le lien avec le présent et l'avenir de notre environnement professionnel.

En plus des exposés, durant cette journée nous aurons la possibilité de suivre des ateliers servant d'impulsion pratique pour l'accomplissement du travail au quotidien, et qui aideront les participantes à faire valoir leurs intérêts. La journée se terminera par un programme festif, agrémenté d'un apéro et de

gâteaux. Ce sera l'occasion d'échanger et de tisser des liens avec les autres participantes.

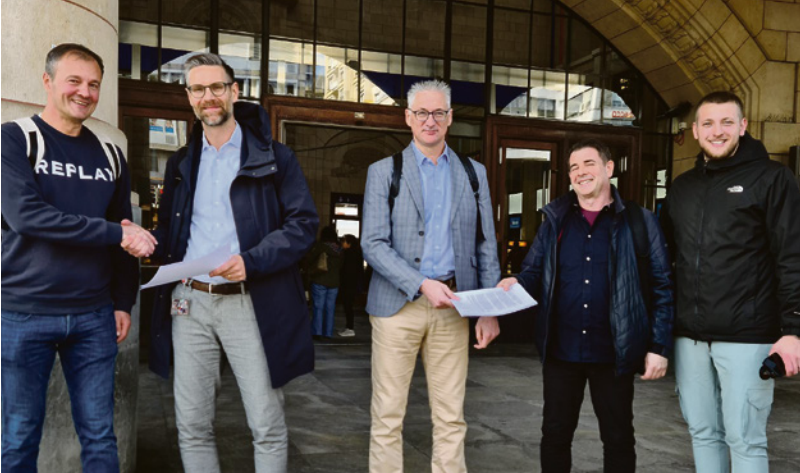
La journée des femmes est depuis toujours un élément important de l'offre de formation du SEV. Chaque année, ce sont environ 120 femmes de toutes les sous-fédérations impliquées. Cette fois, vu la célébration des 40 ans, la journée se déroulera d'une manière toute particulière afin de favoriser les interactions et de transmettre une nouvelle impulsion et faisant le point cette longue période de solidarité.

Journée de jubilé de la commission des femmes SEV, 28 novembre 2025

Informations et pour s'inscrire:
sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/
28-11-2025

RPV GENÈVE

Pétition «progression salariale plus rapide»



Yves Sancey. En début d'année, la section genevoise RPV du personnel de la manœuvre, qui inclut aussi une partie du personnel du nettoyage des trains, constatant que ses membres souffrent de plus en plus de fins de mois difficiles vu la réalité économique genevoise, a pris l'initiative de lancer une pétition réclamant une progression salariale plus rapide.

Dans une région chère à l'instar de Genève, cette idée est vue par le personnel local comme un moyen de pouvoir compenser l'augmentation continue des loyers et des primes maladie. Soucieux de soutenir ses membres à structurer leur demande, le secrétaire syndical Vincent Barraud a aidé la délégation composée de Qamil Lutfi, président de section, Amir Sirovina, représentant des nettoyeurs de trains et Ardijan

Avdullahi à pouvoir déposer leur pétition forte de plus de 105 signatures aux responsables régionales des unités «Conduite des trains et manœuvre» Didier Schaller et «Assistance clientèle et nettoyage» Oliver Portmann. Ces derniers ont bien compris les difficultés rencontrées par le personnel et ont proposé de transmettre la pétition pour réponse au service des ressources humaines.

De son côté, le secrétaire syndical Vincent Barraud se réjouit du bon accueil fait à un mouvement spontané et de l'écoute bienveillante qu'il a pu observer. Il va maintenant aider la section RPV de Genève à formaliser une demande précise aux délégués des sections concernés afin que, le cas échéant, un mandat en bonne et due forme soit adopté démocratiquement par la base.

ETF

Questionnaire lancé dans toute l'Europe pour plus d'égalité et de sécurité



Eva Schmid. La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) invite les travailleurs LGBTQI+ du secteur des transports à participer à un questionnaire anonyme. L'objectif est de promouvoir la sécurité et l'inclusion des personnes queer dans le monde du travail. Par LGBTQI+, on entend les lesbiennes, les gays, les bisexuel·les, les transgenre, les queers et les intersexué·es. Le signe + englobe les autres termes désignant les genres et les sexualités.

Le questionnaire est un élément de la campagne «Soyez fiers, soyez

en sécurité, soyez organisés», menée par la commission de jeunesse de l'ETF. Il a été élaboré à la suite d'un mandat donné par le Congrès ETF de Budapest 2022. «Nous aimerions mieux comprendre quels sont les défis que les personnes LGBTQI+ rencontrent dans leur quotidien professionnel – et comment nous pouvons les faire bénéficier d'un meilleur soutien», communique l'ETF. Le questionnaire de 18 questions dure environ 10 à 20 minutes. Toutes les réponses sont traitées de manière strictement confidentielle.

L'ETF espère que les réponses lui donneront un bon aperçu du quotidien professionnel des personnes queer dans le secteur des transports – aussi bien pour le personnel roulant que technique et administratif. Les résultats doivent aider à mettre en place des mesures et stratégies ciblées afin de lutter contre la discrimination et promouvoir la diversité dans l'environnement de travail.

Sibylle Lustenberger, secrétaire syndicale SEV responsable des femmes, salue cette initiative et espère qu'un maximum de membres SEV répondront au questionnaire: «La visibilité est le premier pas vers une véritable égalité.»

Tu te sens concerné·e? Alors, réponds au questionnaire de l'ETF pour davantage d'égalité et de sécurité.

https://tinyurl.com/etf-lgbt-f

RAILCUBE BLS

Le cube menace de s'écrouler

Chantal Fischer. En novembre 2023, BLS Cargo a introduit le nouveau système de planification des ressources Railcube. Grâce au remplacement de RailOpt devenu obsolète, BLS promettait de nombreux avantages pour l'entreprise comme pour le personnel. Les erreurs seraient soi-disant minimisées et toutes les personnes concernées allaient pouvoir utiliser une appli toujours actualisée pour la planification.

Malgré toutes les promesses et une équipe de projet qui a travaillé depuis 2020 sur le nouveau système de planification, l'introduction a amené d'énormes problèmes. Les interfaces n'ont tout d'abord pas fonctionné correctement, il y a eu des problèmes au niveau des décomptes de temps, parfois de fausses locomotives ont été planifiées sur les trains et à cause de cela plusieurs trains n'ont pas pu circuler, des tours ont été représentés de manière totalement erronée, il y a eu des atteintes à la LDT dans la planification et aussi dans les tours. Les prestations avant et après les tours ne peuvent toujours pas être représentées automatiquement par le système.

Les collègues BLS de la répartition et du personnel des locs sont patients face aux problèmes de lancement du système. Toutefois, ils se trouvent confrontés à une grande charge de travail supplémentaire et

à beaucoup d'énervement. La secrétaire syndicale SEV Katrin Leuenberger a contacté BLS et a rencontré les personnes responsables en septembre 2024. Lors d'un échange constructif, il a été assuré au SEV que d'ici à février 2025, les plus gros problèmes seraient résolus. «Aux dernières informations, les gros problèmes devront maintenant être résolus d'ici à août 2025. La patience des collègues BLS s'émousse!» déclare avec colère notre secrétaire syndicale. Il faut que la date d'août soit impérativement respectée!

Pour le SEV, cela dépasse tout entendement qu'un outil de planification puisse être introduit avant qu'il ne soit au point. Le syndicat critique aussi le manque de communication de BLS envers son personnel.

RailCore est le prochain grand projet informatique de BLS. Il s'agit de remplacer tout l'ancien système de planification des ressources et de répartition de la production ferroviaire. C'est l'entreprise IVU qui a été retenue pour la mise en œuvre. Mais ce fournisseur a un passé peu glorieux qui le lie à BLS: en 2019, BLS a dû stopper un projet informatique avec IVU et a jeté plus de 20 millions de francs par la fenêtre. «Pour cette raison, nous voyons d'un œil très critique ce nouveau système et accompagnons le processus avec grande attention», conclut Leuenberger.

PV GENÈVE

L'IA, aussi un souci pour les retraité·es !



La section. Lors de notre dernière assemblée de section du 11 mars, nous avons pu compter sur la participations de 41 participants et participantes ! C'était pas mal pour notre section, surtout par une belle journée d'avant-printemps. Les affaires statutaires ont été rapidement expédiées. C'est en vain que le président Serge Anet rappelle que le comité accueillerait volontiers un ou une collègue qui voudrait faire quelque chose pour la collectivité. Comme pour les autres sections, les démissions au moment de la retraite nous préoccupent. Elles affaiblissent tout le mouvement syndical (voir article de la PV Valais).

La Commission de gestion sera composée de Chantal Nagel, Yves Demierre, Willy Jau-nin et Philippe Meyer. Merci à Claude Morier qui a rempli trois fois. Les progrès rapides et incontrôlés de l'IA sont plus qu'un souci pour nous. L'assemblée se termine sur nos regrets qu'il y ait désormais deux catégories de rabais FVP pour les pensionnés.

PV VALAIS

Margrit Schaller élue nouvelle caissière



La caissière Margrit Schaller.

Peter Rolli. Notre 107^e assemblée générale a eu lieu le 10 mars 2025 à l'hôtel Good Night Inn de Peter Bodenmann et nous avons pu profiter des localités spacieuses. Nous remercions pour ce geste très apprécié toute l'équipe professionnelle de l'établissement.

Malgré un temps radieux pour faire du ski, plus de 50 membres ont trouvé le chemin pour participer à notre assemblée. Les 15 points de l'ordre du jour ont été traités sans problème et les moments forts ont été sans aucun doute l'exposé de notre président du SEV Matthias Hartwich et la succession de Walti Schmid qui a remis son mandat ce jour, mais qui avait été annoncé déjà depuis un certain temps. De ce fait, le comité a pu calmement effectuer des recherches préalables. Comme il n'y a pas eu de candidat ou candi-date à cette succession lors de l'assemblée, nous avons pu présenter Margrit Schaller pour ce poste. À la suite des applaudissements spontanés de l'assemblée et de son élection à l'unanimité, Margrit a accepté ce mandat et elle reprend ce poste tout de suite. Nous lui souhaitons la bienvenue et beaucoup de plaisir dans sa fonction à grande responsabilité.

Matthias Hartwich se présente et remercie le comité pour l'invitation. Il explique les points forts du SEV pour 2025 et précise que nous sommes dans une année de congrès qui va décider des objectifs à atteindre. « Celui-ci aura lieu maintenant tous les quatre ans et une assemblée des délégués regroupant

toutes les sous-fédérations aura lieu chaque année avec un effectif réduit selon une clé de répartition. Le travail syndical est notre ADN et la protection de nos membres dans les transports publics est une priorité. C'est pour cela que de bonnes CCT sont importantes. Les agressions sur le personnel des TP ne fléchissent pas et restent un grave problème qui doit être combattu.

Malheureusement, beaucoup d'entreprises ne réagissent pas ou peu et nous devons régulièrement leur rappeler qu'il existe une loi fédérale qui dit qu'un agresseur doit être poursuivi d'office. Les incessantes augmentations des primes maladie sont un point qui ne touche pas seulement les actifs mais aussi les retraités. En revanche, nous pouvons que nous réjouir que le peuple ait accepté la 13^e rente de l'AVS.

La libéralisation des réseaux ferroviaires qui existe en Europe, surtout pour le trafic voyageur et avec les conséquences désastreuses que nous connaissons, ne s'arrête malheureusement pas aux portes de la frontière suisse et il s'agit de combattre cette libéralisation à outrance. Dans le trafic marchandises, c'est malheureusement déjà en partie le cas. Nous avons un transport public qui fonctionne bien en Suisse et il faut le conserver. La numérisation avance à grands pas et les syndicats ne peuvent pas la combattre, mais activement l'accompagner. Celle-ci ne doit pas avoir lieu sur le dos des employé·es et le SEV se doit d'intervenir si ça va trop loin.

Pour terminer, même si vous retraités n'êtes pas directement concernés par le recrutement, nous devons garder notre taux de syndicalisation, avec 37 000 membres. N'oublions pas que le SEV est le plus grand syndicat des transports publics et le deuxième plus grand au sein de l'USS. De ce fait, nous avons notre mot à dire et voulons être entendus ! »

Un membre regrette que le SEV ne soit pas assez actif lorsque les collègues approchent de la retraite en leur expliquant qu'il existe la sous-fédération PV et là, il existe certainement un potentiel afin que les collègues restent syndiqués. À la suite de quelques discussions que ce membre a eues avec des collègues, ceux-ci ne connaissent pas ou peu la PV. En plus, ils sont d'avis qu'ils n'ont plus besoin du SEV ! Matthias prend note de cette remarque et va se renseigner comment le SEV procède dans ces cas. Matthias est remercié pour son exposé très intéressant et Harald lui remet une noble boisson bien valaisanne sous les applaudissements de l'assemblée.

Agenda

- Et n'oubliez pas les événements à ne pas manquer cette année!
- Sorte annuelle à Loèche, 25 juin;
- Rencontre des membres à Ardon, 18 septembre;
- Fête de Noël à Martigny, 11 décembre;
- Fête de Noël à Brigue, 16 décembre.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Séance du CC avec des sujets brûlants

Service de presse. Le président central ZPV Ralph Kessler a accueilli les membres du comité central pour la deuxième séance CC du 23 avril au restaurant Linde à Stettlen. Des thèmes sensibles figuraient à l'ordre du jour et leur traitement s'est déroulé dans un climat tendu.

Finances: après la première séance, nous avons remis à beaucoup de membres engagés une petite surprise. Nos collègues ont été récompensé·es par des bons de cinéma pour leurs annonces de prestations ZK.

Discussions sur les priorités: le 31 mars, Ralph Kessler et Ladina Purtschert se sont rencontrés pour une discussion. Pour une fois, les thèmes en cours n'étaient pas au centre de la discussion, celle-ci a porté sur la signification pour la ZPV de la « bonne foi ». Au début de l'année, les CFF ont planifié des engagements autonomes d'apprenant·es dans les contrôles sporadiques malgré leur promesse formulée en décembre qu'il n'y aurait pas d'engagement autonome dans le trafic régional. Après cette discussion, on a convenu qu'il n'y aura plus de tels engagements dès le 1^{er} mai 2025.

La ZPV a clairement exprimé qu'à l'avenir, on attendait des CFF une communication ouverte et transparente au sujet de détails de cette importance. La date de la discussion sur les priorités a été repoussée au 2 mai 2025.

Planification intégrée de la production (IPP): vu les problèmes avec les interfaces sur les systèmes actuels, l'introduction de IVU.rail est maintenant planifiée pour le changement d'horaire de décembre 2027.

La violence dans les trains est et reste un thème d'envergure. Il y a bien trop souvent des agressions verbales et physiques envers le personnel. À l'occasion de l'assemblée des délégués ZPV du 11 juin 2025, Michael Perler, chef de la police des transports TPO, va aborder cette thématique. Lors du congrès SEV les 12 et 13 juin, il y aura également un podium à ce sujet. La « charte contre la violence » a été signée en 2000. Il est maintenant temps de la renouveler après 25 ans. Le **3 septembre 2025**, il y aura une journée d'action nationale contre la violence. À ce propos, des actions sont prévues dans toutes les régions. Merci de réserver d'ores et déjà

cette date. Les CFF également planifient des mesures contre la violence dans les trains, cela a été déclaré lors de la table ronde contre la violence le 1^{er} avril 2025.

Le **« processus de départ orienté vers la clientèle » (KOA)** sera introduit au changement d'horaire 2025/2026 sur la ligne du IR13 Zurich - St-Gall - Sargans. Selon le président de la CoPe KB surface René Furrer, ceci pourrait amener d'autres constatations dans l'exploitation en cours et être utile pour l'introduction dans le réseau entier. Entretemps, la pression envers le personnel pour atteindre les objectifs de ponctualité sur l'IR13 a quelque peu baissé, d'autant plus qu'il est devenu clair que s'agissant des retards, le « Pierre Noir » n'est pas dans les mains des assistant·es clientèle.

Le **rapport des Chemins de fer rhétiques RhB** porte sur le règlement des vacances qui soulève maintes discussions. Les choses avancent bien en ce qui concerne la nouvelle uniformisation, ce qui est réjouissant. Afin de satisfaire aux nombreux chantiers sur tout le réseau ferroviaire et de pouvoir tenir les horaires, entre le 19 mai et le 26 octobre 2025 il y aura un « horaire spécial chantier » légèrement adapté.

CoPe AC surface : après que la sécurité dans les trains et les gares ait été analysée au niveau du groupe avec le CEO Vincent Ducrot, trois degrés d'intervention ont été définis (vidéo, présence et prévention). Il faut maintenant les approfondir. Sur le thème de la discrimination, du harcèlement et du mobbing, il y a eu une enquête anonyme qui a été effectuée au niveau de l'assistance clientèle. Au vu des actions néces-

saires, de premières mesures ont été saisies. Tous les cadres suivent une formation afin qu'ils puissent soutenir de manière optimale les collaborateurs·trices. La réception d'un appel d'urgence par l'appli d'alarme doit être améliorée à l'avenir dans les voitures par le biais des Beacons, afin que la position de la personne en état de détresse puisse être déterminée de manière plus précise.

Dans le cadre des **élections à la CoPe AC surface**, la ZPV félicite Aleksandra Scheiber pour son élection en tant que représentante à la CoPe pour le site de Bâle.

Négociations sur les BAR : étant donné que la ZPV n'a plus pris part aux séances du groupe de travail avec les CFF en raison de la rupture de confiance de la part des CFF, le vice-président central de la ZPV Massimo Brigatti et le secrétaire syndical SEV René Zürcher ont informé sur ce qui s'est passé durant les semaines écoulées. On a discuté du changement d'attitude des CFF concernant l'engagement des apprenants et le processus de départ orienté vers la clientèle. Lors de discussions intensives, un consensus a pu être trouvé et les futures stratégies de la ZPV ont pu être déterminées. Il a été décidé à l'unanimité de retourner à la table des négociations. On a de plus donné mandat aux délégués Ralph Kessler et Massimo Brigatti de discuter des périodes et des plages horaires dans le cadre des négociations sur les BAR. La décision par 25 voix contre 17 n'a pas été très enthousiaste. La décision finale sur le résultat des négociations sur les BAR AC sera prise par la commission des BAR de la ZPV (président·es des sections CFF plus direction ZPV).

DÉCÈS

Collet Emile; 1930 ; chef de gare, Chailly Montreux VD, PV Vaud.

Merlach Charlotte; 1938; veuve de Jakob, Port, PV Biel-Bienne.

Si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, envoyez un e-mail à journal@sev-online.ch

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les trois semaines, ISSN 2624-7828.

Tirage: 8179 ex. (total 30 996 ex.), certifié REMP au 13 janvier 2025.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, journal@sev-online.ch

Abonnements et changements d'adresse: mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–.

Annonces: Syndicat du personnel des transports SEV, Annonces, case postale, 3000 Berne 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

Pré-press: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 30 mai 2025.

Le délai pour les annonces est fixé au 19 mai à midi, celui de l'agenda au 20 mai à midi.



SNL

CCT contournée, le personnel est en colère

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Eaux agitées sur les lacs tessinois, où la Società Navigazione Lago di Lugano (SNL) tente de contourner la CCT signée avec les syndicats SEV, Unia et Ocst. La gestion de la caisse de pension des employés n'est pas claire non plus et les syndicats ont demandé une action urgente. Nous en avons discuté avec Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV responsable du dossier.

À la mi-avril, les employés de la SNL qui travaillent sur le lac de Lugano (Ceresio), mais qui en fait travaillent surtout sur le lac Majeur (Locarno), se sont réunis en assemblée et ont réaffirmé qu'ils voulaient être soumis à la CCT pour les employés travaillant sur le lac de Locarno, et non plus aux conditions stipulées peu de temps auparavant par l'Association du personnel des transports lacustres et terrestres (ApLt).

La situation

Revenons quelques instants en arrière pour mieux comprendre la situation : après les grèves de 2017 et 2018 à Locarno, la SNL a signé une CCT pour les employés travaillant sur le lac Ma-

jeur avec les syndicats SEV, Unia et Ocst. À ce jour, cette CCT ne couvre que les vétérans de ces grèves, soit cinq employés. Manifestement, ces cinq ne suffisent pas pour opérer la navigation sur le lac Majeur, et en fait, depuis 2018, la SNL recrute du personnel pour les activités sur le lac de Locarno (où travaillent une trentaine de personnes), mais en les embauchant avec un lieu de travail à Lugano : « Il s'agit d'une tentative flagrante de contourner la CCT signée avec les syndicats pour le personnel de Locarno », explique Stroppini, qui poursuit : « Mais cela a aussi des répercussions sur l'application correcte des règles sur le temps de travail de la loi et de l'ordonnance fédérales.

L'Office fédéral des transports était déjà intervenu sur ce point, écrivant dans une décision du 29 juin 2022 : « Le comportement de la SNL place ses employés dans la situation difficile de devoir violer les règles ou de ne pas pouvoir les respecter comme l'exige la loi.

La SNL estime qu'elle est dans son bon droit et qu'elle a signé une CCT régulière avec l'ApLt pour son personnel de Lugano. Un personnel qui a été poussé à signer l'accord, et pas vraiment par les méthodes classiques d'un syndicat, comme l'explique Angelo Stroppini : « Tous les employés ont été poussés par la SNL à adhérer



PEDRO BENTO

à l'ApLt. Les syndicats ne forcent pas les employés à adhérer. L'assemblée et les nominations ont eu lieu sur un bateau de la SNL, à bord duquel se trouvait le responsable des ressources humaines. De plus, le secrétaire de l'association est également le secrétaire de direction de la SNL. Une situation pour le moins ambiguë. »

Un changement de fonds de pension peu clair

Un autre aspect peu clair concerne le fonds de pension du personnel de la SNL. À partir du 1^{er} janvier 2022, tous les employés de la SNL bénéficieront d'un nouveau fonds de pension, VALITAS, qui permet à l'entreprise de choisir le gestionnaire des actifs. La SNL a décidé de le faire administrer par la fiduciaire de groupe Copernicus présidée par M. Agostino Ferrazzini, qui est également le président de la SNL. Il est à noter que lors de la sortie du précédent fonds de pension (Symova) fin 2021, le taux de couverture était de 111,97 %, alors que chez VALITAS au 31.12.2022 ce taux était tombé à 94,2 %. Pourquoi donc quitter une caisse de pension saine et aggraver la situation ? Les résultats de performance sont également peu flatteurs et nettement inférieurs à ceux de l'ancien fonds de pension ainsi qu'à l'indice de référence UBS.

(Données 2022 : Valitas -16,51 %, Symova -6,30 %, UBS-PK Index -9,63 %). Stoppini explique que « à la demande du personnel et avec le soutien de l'administrateur SEV Aroldo Cambi, nous clarifions certains aspects de ce fonds de pension. »

Les revendications syndicales

Après l'assemblée de la mi-avril, le SEV, Unia et l'Ocst ont demandé à la direction de la SNL une rencontre urgente pour clarifier la situation et protéger le personnel concerné. Cette réunion a été fixée au 21 mai.

« En tant que SEV, nous nous penchons sur différentes questions liées au temps de travail. Nous allons d'abord nous adresser à la direction de l'entreprise pour en discuter, mais si nous n'obtenons pas de réponses, la prochaine étape sera de s'adresser à l'Office fédéral des transports. » La SNL est en effet une entreprise privée, mais financée par le canton et au bénéfice d'une concession fédérale. Parmi les aspects négatifs de l'affaire, il y a aussi un aspect positif : « Nous constatons que de nombreux employés ont rejoint le SEV à la suite de cette situation, ce qui nous incite à nous pencher sur les détails du temps de travail et de la caisse de pension », conclut M. Stroppini.

HOMMAGE

À Christiane Brunner, grande syndicaliste et militante pour l'égalité

Yves Sancey, avec l'USS. L'Union syndicale suisse (USS) est en deuil de Christiane Brunner. L'ancienne dirigeante syndicale, conseillère nationale et présidente du PS est décédée à l'âge de 78 ans. Elle était une personnalité éminente de la vie sociale et syndicale suisse – et une pionnière.

Christiane Brunner a présidé le SSP de 1982 à 1989, puis de 1992 à 2000, elle était la première femme à la tête du syndicat des travailleurs de la métallurgie (FTMH), une organisation qui a précédé l'actuelle Unia. De 1994 à 1998, elle a présidé l'USS avec Vasco Pedrina, devenant

ainsi la première femme à la tête de l'organisation faïtière. Au cours de sa longue carrière politique et syndicale, elle a été en première ligne de tous les grands combats sociaux et politiques : pour l'égalité, pour de meilleures conditions de travail, pour une réduction du temps de travail et pour un développement de la sécurité sociale.

De 2005 à 2012, elle a représenté le personnel au conseil d'administration des CFF. En 2012, elle s'était confiée dans *contact.sev*. Son meilleur moment ? Quand elle a appris qu'une femme était proposée au poste de directrice du trafic

voyageur et élue par le Conseil, et quand elle a lu le livre consacré aux femmes pionnières aux CFF. Son pire moment ? La séance à laquelle elle a reçu un blâme tout à fait officiel et formel pour avoir osé prendre position publiquement contre la loi autorisant l'ouverture dominicale des magasins dans toutes les gares.

Membre fondatrice du Mouvement de libération des femmes en 1969, elle a joué un rôle déterminant dans l'introduction de l'assurance maternité, de l'article constitutionnel sur l'égalité et de la loi sur l'égalité.

C'est également à son initiative – inspirée par l'horlogère Liliane Valceschini – que l'on doit l'idée de la grève des femmes. Elle a en outre joué un rôle moteur dans la fusion ultérieure de la FTMH et du SIB pour former l'actuelle Unia. Deux ans après la grève historique des femmes, le 3 mars 1993, Christiane Brunner aurait dû être élue au Conseil fédéral. Ruth Dreifuss l'a été à sa place. Elle est connue aussi pour son *Commentaire du contrat de travail* (USS, 1989, avec J.-M. Bühler et J.-B. Waeber). Avec elle, la Suisse perd une militante marquante pour les droits sociaux et l'égalité – et les syndicats une figure centrale de leur histoire.



LUD

PV JURA, JURA BERNOIS

Résolution FVP

B. Koller, rapporteur. Le 26 mars s'est tenu notre assemblée annuelle au restaurant de la poste à Glovelier. Tous les points de l'ordre du jour ont été acceptés à l'unanimité. Le Président a été remercié pour son rapport annuel et le caissier pour la bonne tenue des comptes. Il a été remis les diplômes d'honneurs. Une discussion a été ouverte à la suite de la future augmentation des cartes journalières. À la suite du mécontentement général, il s'en est suivi l'établissement d'une résolution à l'intention de notre comité central et nos instances SEV. Après quoi, l'assemblée s'est terminée dans une ambiance chaleureuse autour d'une collation.

Résolution : Cartes journalières FVP. Suite à la procédure en cours et suivant entente de 2022, les cartes journalières passeront d'un rabais de 50 % à 35 % à la fin de l'année, actuellement déjà, elles sont aussi chères que les billets dégriffés achetés quatre mois à l'avance. Réuni en assemblée annuelle le 26 mars 2025, les membres de la section PV Jura protestent contre la hausse projetée des cartes journalières.

Depuis la convention obtenue en 2022, bien des choses ont changé, des billets dégriffés sont devenus monnaie courante et plus avanta-

geux, des abonnements demi-tarif plus. Nous sommes une association de plus de 10 000 membres, anciens employés, on a rendu service à l'entreprise et défendons encore les qualités du rail. Nous devons pouvoir profiter des droits acquis avec des cartes journalières à 39 francs. Nous sommes des retraités, nous ne maîtrisons pas toutes les nouveautés et ne pouvons pas prendre des billets avec complications.

Pourquoi ne pas imposer le maintien de l'offre actuelle vu le nombre de cartes journalières achetées par nos syndiqués, toutes les épouses et époux d'employés actifs sont aussi concernés. Certains commerces ne se gênent pas à demander des rabais de flottes et les offrir à leurs clients ; à nous, c'est une partie de notre salaire qui est en jeu.

Une augmentation des prix mettrait en péril toutes nos sorties, dégraderait le climat syndical qu'engendre toute augmentation.

Depuis quelques années, on nous dépouille de tous les avantages, sans vêtement, il ne nous restera que les bretelles. Où va-t-on ? Quel avenir nous est réservé ? Comme nous sommes tous concernés, nous comptons sur notre comité central et la direction de notre syndicat pour défendre nos acquis.

Sous-fédérations

16. 5. MBC

Assemblée de printemps.

A 19h à la salle communale de Lussy-s/Morges. Merci de venir nombreux.

27. 5. SEV-VPT-transN

Assemblée de printemps.

Elle aura lieu à l’Hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane à 19h00. Nous serons accompagné par notre secrétaire syndical, Jean-Pierre Ethique. Merci de venir nombreux.

4. 6. LPV - Journée des femmes

Assemblée générale.

Dès 9h15, Haus der Universität, à Berne. Inscription (5 mai) : sev-lpv.ch

Retraité·es

13. 5. PV Biel/Bienne

Randonnée de printemps: Emmental quand tu nous tiens... Rendez-vous à 7h40 en gare de Bienne devant Coop Pronto du côté de la Place Walser. Nous prendrons le train à 7h52 pour Berne puis Escholzmatt où nous serons attendus pour le café et les croissants. Après cette pause, nous voyagerons en car postal jusqu'à Schangnau Grunachen. Vers 11 heures, nous commencerons la randonnée d'une heure jusqu'à Marbach. Là, une fondue ou un menu du jour nous attendra dans la fromagerie. Dans l'après-midi, le retour pourra se faire soit en car postal, soit par une randonnée facile d'environ 1 heure jusqu'à Wiggen. Retour en bus et en train vers Berne et Bienne. Chaque personne étant responsable de son billet pour Schangnau Grunachen. Les organisateurs Peter + Ruth Habegger se réjouissent d'une importante participation
Inscription souhaitée au plus tard jusqu'au dimanche 4 mai, en indiquant son nom et son numéro de téléphone portable à peschehabegger@gmx.ch ou par téléphone ou WhatsApp 079 677 03 13. *Le comité.*

14. 5. PV Fribourg

Sortie randonnée. Marche d'environ 4 km de **Guin (Düdingen) à Garmiswil**, en passant par les marais de Guin. Dîner à l'Auberge de Garmiswil (menu du jour et boissons à la charge des participants.) Cafés offerts par la section. On vous attend nombreux pour cette sortie ! Bonnes chaussures et vêtements adaptés à la météo nécessaires.
Inscriptions : Roland Julmy rjulmy@bluewin.ch 079 502 7211. Date limite d'inscription : lundi 12 mai. Horaires des trains à destination de Guin/Düdingen. Départ Payerne 08.46, changement à Fribourg (dp 09.42)
Départ Fribourg 09.26 ou 09.42
Départ Bulle 08.50, sans changement
Départ Romont 09.08, sans changement
Retour individuel depuis l'arrêt de bus Düdingen Zelig, à environ 700m de l'auberge. Bus pour Guin/Düdingen toutes les 30 minutes puis train pour Fribourg. Au plaisir de vous revoir. Roland Julmy.

27. 5. PV Genève

Sortie de section à Grangeneuve FR.

Cette année nous vous emmenons ou, pour certains, nous vous ramenons à l'Institut agricole de l'Etat de Fribourg pour des visites en petits groupes et un sympathique repas. Rendez-vous dès 8h15 dans le grand hall à Cornavin, pour un départ avec l'IC 1 à 8h35. Petite pause à Fribourg avant de continuer en bus vers Grangeneuve. Les groupes de visite seront formés à la sortie du bus. Vous munir de bonnes chaussures, terrains et sols naturels ! Après l'apéro, le repas sera servi au restaurant des élèves. Les personnes végétariennes ou à régime spécial prennent contact avec le président.
Pour le retour, les TPF ne peuvent réserver au bus de 16h28 prévu dans le programme, il est trop chargé en écoliers. Prévoyez de partir à 15h28 ou éventuellement à 16h01. Prix 60 fr/ personne à verser avant le 22.5. *Le comité.*

18. 6. PV Vaud

Tournois de pétanque.

Le comité de la section SEV PV Vaud organise son 4ème tournoi de pétanque en doublette (Mémorial René Guignet) le mercredi 18 juin 2025 au boulodrome « Ça Marche » de Cossonay. Ce tournoi est ouvert à toutes et tous les membres PV des sections romandes et il n'est pas nécessaire d'être un pro pour y participer. Les dames sont les bienvenues. Pour les joueuses et joueurs se déplaçant en transport public, une prise en charge est prévue à l'arrivée du funiculaire à Cossonay-Ville entre 09h15 et 9h30 et pour le retour en fin de journée. Le tournoi débutera à 09h45. Chaque équipe aura l'occasion de jouer au minimum 4 parties. Le montant de l'inscription, comprenant le concours, l'apéro et le repas de midi, sans les boissons est fixé à 30.- francs par personne. Paiement sur place. Inscriptions des équipes est prévue jusqu'au mardi 10 juin 2025, par courriel à rolandbasset1956@gmail.com ou par tél ou message sur WhatsApp au 079 223 21 08 en précisant, le nom et prénom des joueurs, un no de téléphone ou une adresse électronique, ainsi que si vous venez en transports publics. Avec cette activité, nous espérons éveiller votre intérêt et c'est avec plaisir que nous vous accueillons par n'importe quel temps à Cossonay. Alors venez nombreux vous amuser et passer une bonne journée. *Les organisateurs.*

26. 6. PV Vaud

Sortie annuelle en train à Château-d'Oex.

Voyage aller : Estavayer départ 6h49 / 7h19, Payerne départ 7h01 / 7h31, Fribourg départ 8h04 (voie 2), Bulle départ 8h50, Montbovon départ 9h37, Château-d'Oex arrivée 9h55. Visite individuelle (10h15 à 11h45 environ) du «Musée du Pays d'Enhaut & Centre Suisse du Papier Découpé » à Château d'Oex. Après la visite, nous irons au restaurant Le Chalet (env. 10 minutes à pied) pour le repas de midi (menu du jour). Retour (possible aussi individuellement à une autre heure de départ) : Château-d'Oex départ 15h04 (voie 1), Montbovon départ 15h38, Bulle départ 16h20, Fribourg départ 17h02, Payerne arrivée 17h29, Estavayer arrivée 17h40.
Inscriptions par mail – sms – Whatsapp jusqu'au 20 juin au plus tard chez Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch, 079 502 72 11. Titre de transport : AG ou carte journalière AG ou billet demi-tarif. Chaque participant·e se procure son propre titre de transport jusqu'à Château-d'Oex et retour. Coûts : entrée au musée offerte par la section, repas et boissons à la charge des participants. sev-pv.ch/fr/sektionen_f/fribourg/

PV VAUD

Attention sur internet

Dominique Tissières. L'assemblée générale du jeudi 3 avril 2025 s'est déroulée en présence de 50 membres. Cependant, une vingtaine de collègues ont pris la peine de s'excuser.

Bienvenue. Dans son mot de bienvenue, le président Roland Basset se réjouit, entre autres, du OUI à la 13° rente AVS, mais déplore le manque d'enthousiasme des parlementaires fédéraux à mettre en œuvre les modalités d'application.

Hommage. Un hommage fut rendu aux 60 collègues qui sont décédés durant l'année 2024.

Les comptes. Sans citer de chiffre dans cet entrefilet, les applaudissements des membres présents à cette assemblée ont souligné la parfaite tenue des comptes par le caissier Dominique Steiner et reconnu le travail de la commission de gestion.

Activités au sein de la section et du comité. Roland Basset rappelle les 6 activités communes au sein de la section et les 9 principaux engagements du comité, en 2024, tant sur le plan local et en liaison avec le SEV et de souligner l'engagement de tous les syndicats :

« Les syndicats, dont le SEV, se sont engagés, en 2024, dans la bataille des retraites et pour de meilleures conditions de travail, avec le succès que l'on connaît. Nous pouvons affirmer que sans le SEV et l'engagement de tous ses membres nous n'en serions pas là à ce jour. »

Période 2025-2028. L'assemblée générale a maintenu dans leurs fonctions les membres du comité actuel : Roland Basset, Marcel Berdoz, Jacques Fivaz, Marianne Maillefer, Francine Martin, Dominique Steiner et Dominique Tissières, pour la période administrative 2025–2028.

Conférence du jour. L'adjudant Pascal Fontaine de la gendarmerie vaudoise tint en haleine les membres présents à cette assemblée générale avec le thème : « Les risques d'internet et les moyens de se protéger ». Moralité. Pour éviter qu'un petit clic devienne une grande claque, il vaut mieux ne point ouvrir et supprimer les messages qui nous semblent douteux et de provenance inconnue.

Activités futures. Même si les dates des activités de la section SEV PV Vaud ont paru dans le journal SEV No 1 de janvier 2025, le souhait de Roland Basset serait d'accueillir des collègues des sections de Romandie au mémorial René Guignet, tournois de pétanque du 18 juin 2025.

Nouveau. En sus des boissons offertes, une collation fut servie aux membres présents à cette assemblée.

La prochaine. La meilleure façon de vivre une assemblée générale n'est pas de lire simplement un compte rendu, mais d'y participer, comme à la prochaine, le jeudi 16 avril 2026.

PV FRIBOURG

Merci Daniel et Thérèse

Jean-Louis Scherz. La section PV Fribourg compte un peu moins de 280 membres, mais la bonne ambiance y est reine. Pour preuve, ce sont 79 membres qui ont participé à l'assemblée générale de printemps à Grolley le



Thérèse Ribotel, 80 ans, fêtée et remerciée.

20 mars dernier. Le président, Daniel Trolliet, a mené l'assemblée pour la dernière fois, car il a endossé, dès le début de cette année, son nouveau rôle de vice-président de la PV SEV au niveau national. Le nombre de membres est à peu près stable, les finances plutôt bonnes et de belles activités ponctuent toute l'année. Daniel Trolliet a été dûment remercié pour son travail et applaudi par toute l'assistance. C'était aussi l'occasion de souhaiter un bon 80° anniversaire à Thérèse Ribotel, visiteuse aux malades, et de la remercier pour son engagement sans faille. La partie officielle terminée, Madame Wanda Suter, juge de paix du district de la Sarine, a brossé un excellent tableau sur les rapports entre les personnes âgées et les institutions cantonales. Les aubergistes de Grolley ont ensuite servi un savoureux repas aux membres et à leur conjoint.

GENÈVE

La ZPV sur le terrain



La ZPV Genève a organisé, en collaboration avec le SEV, la journée de recrutement le 2 avril dernier. De nombreuses discussions intéressantes ont pu être menées avec des collègues devant les locaux du personnel. De bonnes discussions ont également eu lieu avec des non-membres.



Michael Spahr
michael.spahr@sev-
online.ch

Les agressions et les attaques violentes envers le personnel dans les transports publics sont un problème majeur non seulement en Suisse, mais dans toute l'Europe. Elles ont augmenté durant le Covid et, depuis, elles stagnent à leur plus haut niveau. Chez nos voisins, les syndicats homologues du SEV luttent contre ce fléau avec des campagnes de sensibilisation et des actions de protestation.

«Stop aux agressions contre les chauffeurs de bus – on a atteint le terminus», peut-on lire sur un flyer (*voir photo*) distribué aux usagers par le syndicat belge du personnel des transports ABVV/BTB. On retrouve le même slogan sur les brassards portés par le personnel des bus. En 2023, on a enregistré en Belgique plus de 2000 agressions et, selon les estimations, ce chiffre devrait être encore plus élevé en 2024. Tom Peeters, secrétaire syndical, réclame davantage de contrôleurs et de contrôleuses, et des interventions plus rapides de la police. À elles seules, les caméras de surveillance et les cabines sécurisées des chauffeurs ne suffisent pas. De plus, explique-t-il, il faut que les villes et les communes prennent davantage de responsabilités, par exemple en misant résolument sur l'aide de proximité dans les quartiers à problèmes. Il importe également de renforcer la sensibilisation du grand public à ce problème, exige le syndicat.

«Celui qui s'engage au service de notre société mérite le respect, non des coups ! Il faut mettre un terme à la vio-

lence de plus en plus fréquente à l'encontre des employés des services publics et du secteur privé», réclame Elke Hannack, vice-présidente de la Confédération allemande des syndicats (DGB). Celle-ci a lancé l'initiative «N'oublie jamais qu'ici travaille un être humain», avec des revendications claires: un changement de mentalité dans le public, une augmentation des effectifs et des ressources, des formations ad hoc et un management de la santé, une sensibilisation des dirigeants, davantage d'investissements et des statistiques fiables. Un sondage révèle que deux tiers des employés des services publics et du privé ont été victimes de violence physique ou verbale.

Il y a une année, les Pays-Bas ont vécu durant trois minutes l'arrêt de presque tous les transports publics (TP). Il s'agissait d'une réaction de protestation contre un cas de violence commis dans un train: une contrôleur avait été projetée hors d'un wagon, puis rouée de coups. Les syndicats en ont appelé à une grève d'avertissement, afin de susciter un sursaut de la population. Car aux Pays-Bas également, on enregistre une augmentation des agressions perpétrées contre le personnel des transports.

À la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), on est conscient que le nombre croissant d'agressions violentes est un problème dans toute l'Europe. «Le pic des agressions a été atteint durant le covid, lorsque le personnel s'est vu contraint de faire respecter l'obligation de porter un masque. Par la suite, le nombre d'actes de violence est resté à son plus haut niveau», explique Jedde Hollewi-jn, de l'ETF. En 2003 déjà, les partenaires sociaux européens du secteur

des TP urbains ont fait une déclaration commune contenant des mesures susceptibles de prévenir la violence à l'encontre du personnel et d'assurer un meilleur niveau de sécurité. Cette déclaration a été renouvelée en 2020.



Puis, en 2021, la convention «Women in Rail» est arrivée, qui exigeait qu'on prenne enfin des mesures spécifiques contre la violence faite aux femmes dans le secteur ferroviaire. De plus, l'ETF a lancé une campagne intitulée «Get me home safely» (Rame-nez-moi chez moi en toute sécurité), qui réclame des mesures garantissant au personnel un retour chez soi sûr, par exemple après un service de nuit.

À l'heure actuelle, il est impossible de dire dans quelle mesure ces campagnes de sensibilisation ont entraîné un changement de mentalité chez les voyageurs. Ce qui est sûr, c'est que les autorités et les entreprises sont aussi appelées à mettre davantage d'argent dans la sécurité du personnel.

Un problème dans toute l'Europe

VIOLENCE ENVERS
LE PERSONNEL DES TRANSPORTS



DERRIÈRE LE SOURIRE, L'HISTOIRE D'UN PEUPLE

Omar Cartulano

Après le soulèvement populaire de 1959, des dizaines de milliers de Tibétains ont fui la Chine. Beaucoup se sont réfugiés au Népal, où la Suisse a également fourni une aide d'urgence. De nombreux fugitifs se sont installés dans des structures provisoires mises à disposition par le gou-

vernement local. Des bâtiments devenus ensuite des habitations permanentes, comme pour cette femme qui vit depuis plus de six décennies dans le district de Jawalakhel. Une petite communauté tibétaine y vit toujours et fabrique ensemble des tapis appréciés dans le monde entier.

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Qui donne mandat au SEV pour les négociations CCT aux CFF?

 - a. Décision majoritaire due la direction syndicale du SEV
 - b. La direction du groupe CFF
 - c. Les membres SEV délégués à la conférence CCT
2. À qui le SEV a-t-il remis des cartes postales de protestation contre les mesures d'économie?

 - a. Le conseiller fédéral Alber Rösti
 - b. Département fédéral des finances
 - c. Conférence des directeurs cantonaux des transports
3. Qui remet une pétition à CFF Cargo?

 - a. Les conducteurs de locomotives B100
 - b. Le personnel administratif
 - c. Les contrôleurs techniques
4. Où le personnel a-t-il fait grève 3 minutes pour cause de violence?

 - a. Russie
 - b. Autriche
 - c. Pays-Bas

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 20 mai 2025**:

Par e-mail: mystere@sev-online.ch
Sur internet: www.sev-online.ch/quiz
Par carte postale: SEV, Quiz, Case Postale, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N° 5/2025:
c/c/a/b

C'est **Nadia Calabrigo**, Chiasso, membre de AS Ticino, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Andy A. Matano, spécialiste dans la vente de I-ESP-VK

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

« Dans la vie, il faut parfois se battre pour aller de l'avant », déclare Andy A. Matano, qui travaille aux CFF depuis 20 ans. Il est devenu membre du SEV et syndicaliste actif après avoir pris conscience de manière très directe, suite d'une réorganisation, de l'importance de la CCT.

Andy a grandi entre deux cultures et a dû relever très jeune de sacrés défis, notamment en raison de la mort prématurée de ses parents. Après une formation de base manuelle et technique, il a suivi une formation d'agent technico-commercial et a acquis sa première expérience professionnelle dans une assurance. Sa curiosité l'a ensuite conduit à l'étranger, où il a travaillé dans le secteur du bâtiment, notamment en France.

En 2002, il a débarqué dans l'entreprise de logistique CHEP, à Bâle, où il a géré des projets internationaux avec Nestlé. En 2005, il s'est finalement retrouvé aux CFF, car il souhaitait travailler pour une entreprise active dans tout le pays et mieux concilier vie familiale et vie professionnelle. Au sein de CFF Cargo, il a d'abord été responsable clientèle, notamment pour les Salines suisses du Rhin, les ports du Rhin et Manor. Ensuite, il a assumé des fonctions dans le domaine des analyses de prix, jusqu'à ce qu'en 2012 survienne une réorganisation qui opéra chez lui un tournant décisif. « C'est à ce moment-là que j'ai pris conscience de l'importance d'avoir une convention collective de travail (CCT) forte et un plan social qui fonctionne. Grâce à l'Office du marché du travail, j'ai eu l'opportunité de me réorienter. Cet épisode m'a ouvert les yeux. »

Pour Andy, le SEV n'était pas une simple évidence, mais plutôt une décision mûrement réfléchie. « Lors de mes expériences professionnelles précédentes, je n'avais guère de contact avec les syndicats. C'est seulement aux CFF qu'il m'est apparu clairement à quel point leur rôle est crucial. Ils s'engagent en effet dans la défense de valeurs qui me tiennent à cœur personnellement : l'équité, la justice et le respect. »

Depuis, Andy s'engage avec conviction au sein du SEV. Depuis 2015, il préside la branche Biens immobiliers, Groupe et Cadres à la sous-fédération AS. En 2019, il a été élu au comité de la section centre, avant de devenir son vice-président en 2022, puis son président en janvier 2024.

C'est grâce à la CCT qu'Andy a pu rester aux CFF, d'abord en tant que gestionnaire des données dans la branche Biens immobiliers, puis

dans des projets relatifs au transport des voyageurs et avec le Groupe. Depuis 2019, au sein de CFF Infrastructures, il travaille dans la vente de programmes électroniques de stabilité (ESP) pour le secteur des constructions en lien avec les chemins de fer, où il coordonne intégralement les prestations pour les clients internes et externes, jusqu'à la facturation. Son multilinguisme et son réseau dans toute la Suisse constituent pour lui de précieux atouts.

Depuis fin 2024, dans le domaine *resale* des CFF, il est aussi responsable de la facturation transparente des matériaux usagés issus de l'exploitation ferroviaire, avec pour objectif de mettre en pratique une durabilité qui rime avec rentabilité, d'offrir une 2^e vie à ces matériaux et de contribuer ainsi activement à l'économie circulaire. Son travail le conduit plusieurs fois par semaine à Berne-Wankdorf, mais il se rend aussi régulièrement en Suisse orientale, au Tessin et en Suisse romande. Il fait aussi du télétravail.

Andy en est convaincu : « Le rôle du SEV est aujourd'hui plus important que jamais. Comparés à l'économie privée, les CFF continuent certes d'être un employeur social. Mais la pression des économies augmente. Cela rogne de plus en plus souvent sur les ressources des employés, que ce soit dans le système salarial, dans les conditions de travail ou dans la planification du personnel. »

Sa préoccupation majeure réside dans la nécessité d'avoir un dialogue d'égal à égal, surtout parce que de nombreux employés qui occupent des positions dirigeantes sont nouveaux aux CFF et, souvent, ne connaissent pas le SEV, ni son histoire, ni sa signification. « Ils pourraient facilement avoir tendance à sous-estimer à quel point la CCT sécurise notre cadre de travail. C'est exactement pour cette raison que nous devons, au SEV, le rappeler sans cesse et nous battre activement pour sa défense. »

C'est pourquoi Andy réclame plus de visibilité, plus de présence et plus de proximité avec les gens. « Nous devons maintenir et poursuivre le dialogue avec nos collègues : pas seulement quand il y a des problèmes, mais régulièrement, honnêtement et sur place. C'est ainsi que nous pourrions établir la confiance et répondre aux préoccupations de la jeune génération. »

Pour y parvenir, il mise sur des moyens directs et créatifs : des actions sur site, des entretiens personnels qui débouchent sur des contacts avec le SEV, et du matériel informatif à disposition là où les employés sont en route. « Nous voulons gagner en visibilité, pas seulement en tant qu'organisation, mais aussi qualité d'individus engagés qui s'investissent en faveur des autres. »

NAVIGUER À VUE

Timothy Hofmann

