



SEV N°7

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CONGRÈS 2025

Collectivité et démocratie

Éditorial de Michael Spahr,
responsable de la communication SEV

▶ p. 2-10

Les syndicats sont un fondement important de la démocratie. Le fait que les personnes qui doivent vivre de leur travail aient le droit de se rassembler et de lutter ensemble pour leurs droits et de bonnes conditions de travail est un principe démocratique ancestral. C'est cela que nous célébrerons lors de notre congrès.

Le congrès SEV des 12 et 13 juin 2025 va poser les jalons du travail syndical pour les quatre années à venir. Les délégué-es, qui représentent tous les membres du SEV, vont élire une nouvelle présidence du comité ainsi que la direction syndicale et la commission de gestion. Par leurs propositions, ils vont décider où le SEV doit s'engager et de quelle manière. De plus, avec les textes d'orientation, ils donneront des directives claires sur la direction que doit suivre le travail syndical et la politique du SEV.

Les personnes syndiquées qui travaillent en Suisse dans les transports publics et touristiques et qui fournissent au pays la meilleure mobilité décident collectivement. Chaque membre SEV peut s'engager pour le syndicat et définir la voie à suivre. En ces temps où la démocratie est mise en péril un peu partout dans le monde, des institutions comme le SEV sont plus importantes que jamais. Et même si elle peut parfois paraître compliquée ou fastidieuse, cela vaut la peine de se battre pour elle. Comme l'a dit Winston Churchill : « La démocratie est la pire des formes de gouvernement, à l'exception de toutes les autres. »

La collectivité occupe une place tout aussi centrale que la démocratie. Il est important d'avoir une forte cohésion parce que la pression exercée sur les travailleurs-euses augmente, les entreprises et le poli-

tique exigent toujours plus tout en voulant donner moins. Il est nécessaire de pouvoir compter sur cette force collective pour nous engager pour de meilleurs salaires et conditions de travail, et pour la sécurité sociale. La collectivité a quelque chose de beau : la bière que l'on partage après une lutte menée avec succès est encore meilleure. Les membres SEV fêteront cela également lors du congrès.

De nombreux défis ont marqué les deux ans et demi depuis le dernier congrès : la pression des économies exercées par les pouvoirs publics, la menace de démantèlement des rentes, la future politique européenne, la numérisation et les dangers croissants pour la santé et la sécurité. Ils continueront de nous occuper. La manière dont le SEV doit s'y attaquer sera décidée par les membres, démocratiquement et collectivement, lors du congrès.

Coupes chez Cargo

Le SEV condamne la politique de démantèlement de CFF Cargo.

10

Agressions

Des membres SEV racontent les agressions qu'ils subissent dans leur quotidien

11

Harcèlement

L'avocate Valérie Debernardi parle du harcèlement au travail.

15

ETF : Giorgio Tuti reprend la présidence

L'ancien président du SEV Giorgio Tuti a été élu le 6 mai à Split (Croatie) à la présidence de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Tuti était déjà président de la section ferroviaire de l'ETF. Il succède à Frank Moreels, qui devient le nouveau président de la Fédération internationale des ouvriers du transport.



MICHAEL SPAHR



Matthias Hartwich en route pour une action contre les mesures d'économie dans le transport régional de voyageurs en décembre 2023.

MICHAEL SPAHR

Gaza

La barre des 50 000 morts - dont 70% sont des femmes et des enfants - ayant été franchie à Gaza, le ton change dans l'opinion publique. «Israël doit mettre fin au massacre dans Gaza» titre *Le Temps* en une le 17 mai en listant les violations les plus visibles aux Conventions de Genève. L'UE envisage des sanctions contre Israël. Les appels à davantage d'action de la part du gouvernement suisse à qui l'on reproche une certaine passivité voire une forme de complicité se succèdent depuis le 21 mai. Dans un communiqué commun, Genève et Lausanne tapent du poing sur la table.

Appel Gaza

Le Parti socialiste a lancé un *Appel pour Gaza*, signé en ligne par plus de 100 000 personnes, demandant au Conseil fédéral «d'agir dès maintenant pour protéger la population civile et empêcher le nettoyage ethnique qui menace.» Dans son rapport annuel de fin avril, Amnesty International dénonce «Un génocide en direct» qui doit cesser immédiatement. Le 7 mai, le Haut-commissariat de l'ONU écrivait: «Sous les bombardements constants, au milieu de logements en ruines, de rues transformées en zones de terreur et d'un paysage dévasté, 2,1 millions de survivants sont confrontés à une crise humanitaire extrêmement grave», ont déclaré les experts. «La nourriture et l'eau sont coupées depuis des mois, provoquant la famine, la déshydratation et des maladies, ce qui entraînera de nouveaux décès.» L'OMS parle de 500 000 personnes. Il y a urgence.

INTERVIEW MATTHIAS HARTWICH

« Nos membres sont notre boussole »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Lors du précédent congrès le 27 octobre 2022, Matthias Hartwich a été élu pour la première fois à la présidence du SEV. Début 2023, il a repris le mandat de Giorgio Tuti. Lors du prochain congrès, le 12 juin, le syndicaliste dans l'âme de 58 ans se présente à nouveau pour élection. Discussion.

Matthias Hartwich, te sens-tu aujourd'hui différent d'il y a deux ans et demi ?

Certainement. Je me sens environ deux ans et demi plus âgé, voire peut-être un peu plus (*il rit*). Lors d'une première élection on se sent toujours un peu nerveux. Comme pour toute première fois. J'ai senti au SEV un bel esprit d'accueil. Dès le début, je me suis senti en de bonnes mains. Ceci m'a donné suffisamment d'assurance pour aller vers nos membres et me tenir à leurs côtés. Cette impression positive est restée.

Y a-t-il des moments qui t'ont laissé un souvenir particulier ?

Oui, il y en a eu beaucoup. Mon élection en tant que président a été un moment inoubliable, c'était un jalon important dans ma vie syndicale. Sans attendre, nous avons débuté avec nos collègues nos premières activités communes. Nous avons aussi vécu des moments difficiles et beaucoup de changements furent douloureux. Comme dans chaque relation, il y a des hauts et des bas. Mais, aussi longtemps que les bons moments prennent le dessus, cela vaut la peine de continuer.

Donc tu es pleinement motivé à présenter ta candidature pour quatre années supplémentaires. Si tu fais une rétrospective, y aurait-il des choses que tu ferais autrement ?

J'aurais certainement pu m'attaquer à certains processus avec plus de patience. Nous, les Allemands du nord, sommes parfois impétueux.

D'un autre côté, je suis fier d'avoir mis en marche un grand nombre de choses car beaucoup de collègues voulaient justement des changements. Un bon compromis n'est parfait ni pour les uns, ni pour les autres, mais tant que nous gardons le cap, un départ audacieux ne fait pas de mal.

Il y a deux ans et demi, tu as cité l'ancien chancelier allemand Helmut Schmidt: «Celui qui a une vision doit consulter un médecin.» Durant les deux dernières années, as-tu tout de même développé une vision pour le SEV ?

Je reste très prudent avec le mot «vision». Cela fait penser à un grand coup fumant et le travail syndical est cependant quelque chose qui se développe pas à pas. La question bien plus importante est la suivante: que voulons-nous obtenir et où voulons-nous aller? Les idées que j'ai présentées à l'époque ont convaincu le comité qui a recommandé ma candidature pour élection. Mais nous ne sommes pas encore parvenus au but. Notre boussole est dirigée par les intérêts et les mandats de nos membres. Sur cette base, nous gouvernons le navire.

Dans quelle direction se dirige le navire SEV ?

En premier lieu, nous sommes en discussion avec l'Union européenne: nous devons nous assurer que les conditions de travail d'usage en Suisse soient également appliquées au personnel transfrontalier, que ce soit dans le trafic voyageurs ou le trafic marchandises par rail, ou dans tous les transports publics (TP). La mobilité est pour nous un service d'intérêt général. C'est presque un droit fondamental. Notre rôle est que ce droit ne soit pas bafoué.

Est-ce que le SEV fait de la politique de parti ?

Nous ne sommes pas affiliés à un parti, mais nous sommes actifs sur le plan politique: le Parlement définit la politique des transports et la politique d'économie. Nous devons protéger nos collègues ainsi que la clientèle des décisions erronées concernant, par exemple, les économies.

C'est pourquoi nous nous impliquons sur le plan politique, sans soutenir un parti en particulier

Un problème récurrent est que le service public est considéré uniquement comme une offre pour les voyageurs et qu'on oublie complètement le personnel.

C'est justement là que nous intervenons. Nous représentons toutes celles et ceux qui évoluent dans les coulisses des TP et permettent leur bon fonctionnement, que ce soit dans les trains, les bus ou l'infrastructure. Nous devons donner un visage et une voix à ces personnes, parfois nous faire entendre haut et fort, parfois à voix basse.

Devrons-nous ces quatre prochaines années combattre plus durement, peut-être même en projetant de faire des grèves ?

Nous devons être préparés. Rien que le mot grève éveille des craintes chez certains, et les obstacles sont nombreux. Mais nous devons être en mesure de lancer avec succès des campagnes et, si nécessaire, des mesures de lutte. Chaque jour nous méritons le respect vu le travail accompli: nos collègues permettent d'avoir en Suisse des TP que nous jalouons nos voisins européens. Et si l'on s'attaque à leur santé, leur travail ou leur revenu, alors nous devons nous rebeller, de manière solidaire et démocratique.

Quel est ton plus grand vœu pour ces quatre prochaines années ?

Mon objectif est que le SEV ait une voix suffisamment forte dans quatre ans afin que plus personne ne puisse entreprendre quoi que ce soit dans la politique des TP sans auparavant écouter le SEV et ses membres. Nous devons expliquer précisément à nos membres dans quelle direction nous nous dirigeons, ainsi les délégués pourront décider de la destination de notre voyage. Une chose est sûre: nous n'accepterons pas que les femmes et les hommes qui font fonctionner les transports publics en Suisse soient les victimes du système.

SIMON BURGUNDER répond

Les actionnaires de RAlpin sabotent le transfert au rail

RAlpin SA a annoncé que la chaussée roulante allait être fermée à fin 2025 déjà. Que pense le SEV de cette décision ?

La fermeture prématurée de la chaussée roulante est un signal erroné et fatal pour la politique de transfert du trafic. Cela va totalement contre la volonté du peuple de transférer le trafic marchandises transalpin sur le rail. Déjà la limite à 650 000 courses de camions par année est un généreux compromis. Avec 960 000 courses, cet objectif n'est largement pas atteint. Il est à craindre qu'une grande partie des presque 100 000 camions chargés chaque an déferleront à l'avenir sur les routes avec toutes les conséquences négatives pour la population, l'environnement et les infrastructures.

Ce qui est particulièrement choquant et difficile à comprendre, c'est que le Parlement a accordé il n'y a même pas deux ans 100 millions de francs pour garantir l'exploitation du ferroutage jusqu'en 2028. Cette fermeture prématurée a été apparemment décidée sans discussion préalable avec les

autorités politiques. Il semble que RAlpin n'a pas du tout recherché des solutions. On peut s'étonner que les actionnaires de RAlpin - CFF, BLS et Hupac - ne se sentent pas obligés de prendre en considération l'objectif de transfert du trafic. Ils mettent en œuvre des éléments centraux de la politique des transports et reçoivent pour cela un financement de l'État.

Bien sûr, le transport ferroviaire des marchandises doit être rentable, mais, tant que les désavantages structurels dans la concurrence avec la route ne sont pas supprimés, cela reste une illusion. Les réflexions sur la rentabilité de l'exploitation ne doivent pas prendre le dessus sur les objectifs de politique des transports qui concernent l'ensemble de la société.

Le SEV regrette profondément cette décision. Au lieu d'encourager le transport ferroviaire des marchandises et de le considérer en tant que service public, elle nous éloigne encore des objectifs de transfert du trafic et de protection du climat. Simon Burgunder est coordinateur politique au SEV. Une question à lui poser ou au SEV? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

PRÉSIDENTE DU COMITÉ SEV

« Il faut continuer et faire progresser le SEV »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Avec René Schnegg et Hanny Weissmüller, c'est un duo de syndicalistes chevronnés qui reprendra la présidence du comité SEV. S'ils sont élus lors du congrès, ils marcheront sur les traces de Danilo Tonina et Peter Kämppler, qui ont laissé leur empreinte dans le travail du comité ces huit dernières années. Ils se retirent, ayant atteint la limite de durée de leur mandat.

« Le plus beau moment en tant que président du comité était certainement l'ouverture du congrès 2019, et également la fête du centenaire du syndicat qui fut un succès », déclare Danilo Tonina, qui préside le comité SEV depuis 2017 et dirigera pour la dernière fois le congrès en 2025. Pour Peter Kämppler également, fêter les 100 ans du SEV il y a six ans a été un point fort durant son mandat à la vice-présidence du comité. Lors de l'organisation de la tournée du bus, il a fait la connaissance de René Schnegg et l'a tout de suite apprécié.

Pour René Schnegg, qui doit être élu en tant que nouveau président du comité lors du congrès, 2019 est aussi un bon souvenir. Hanny Weissmüller, candidate à la vice-présidence du comité, complète par ces mots : « La fête du centenaire du SEV était pour moi un événement marquant qui a mis l'accent sur le fort sentiment de cohésion parmi tous nos membres. La fête a montré la force de notre communauté et m'a inspirée pour m'engager activement pour le syndicat et entamer des changements positifs sur le long terme. »

Le comité SEV est l'organe de direction stra-

tégique du SEV et il est l'intermédiaire entre le congrès et la direction syndicale, un peu comme un Conseil d'administration dans une SA.

Mais au fait, que fait le comité SEV ?

Les représentant-es des huit sous-fédérations et des commissions (femmes, jeunesse et migration) se réunissent environ huit fois par année et prennent des décisions stratégiques importantes à brève et moyenne échéances. En outre, ils-elles veillent à ce que les décisions à plus long terme prises par le congrès soient suivies et appliquées. Le comité est aussi compétent pour certaines décisions qui concernent le personnel. Par exemple, il décide qui est présenté lors du congrès pour élection dans la direction syndicale SEV. « Il y a trois ans, nous avons été mis à rude épreuve avec la succession de Giorgio Tuti », se souvient Peter Kämppler. « C'était un soulagement que le dernier congrès ait confirmé notre proposition et élu Matthias Hartwich en tant que nouveau président. »

Tous les quatre, aussi bien les membres de la présidence du comité sur le départ que les nouveaux arrivants, sont également actifs dans des fonctions importantes au sein du SEV. Danilo Tonina est président central de la RPV (personnel de la manœuvre) et Peter Kämppler est encore président central d'AS (Administration et Services), mais il part à la retraite en été 2025. René Schnegg est vice-président de la VPT (personnel des entreprises de transport concessionnaires) et Hanny Weissmüller est présidente centrale de la LPV (personnel des locomotives).

René Schnegg et Hanny Weissmüller s'investissent corps et âmes, ainsi qu'une partie de leur

temps libre, pour le travail au SEV. René Schnegg travaille au RBS. Hanny Weissmüller est mécanicienne de locs aux CFF.

Continuité et nouvelles idées

Pourquoi ont-ils présenté leur candidature pour la présidence du comité ? « Je suis candidat pour le mandat de président du comité parce que je suis convaincu qu'il est important que la sous-fédération VPT, avec plus de 50 sections, soit représentée à la présidence du comité. Je suis prêt à assumer des responsabilités. Nous devons être beaucoup plus confiants et prendre des décisions plus courageuses pour un SEV fort et ambitieux », affirme René Schnegg avant d'ajouter : « Il faut continuer et faire progresser le SEV ! »

« Je suis candidate à la vice-présidence du comité, car je pense fortement qu'une manière de penser stratégique est décisive pour l'avenir de notre syndicat. En incluant les gens du comité et de la base, j'aimerais utiliser notre force commune afin de représenter le mieux possible les intérêts de nos membres et développer des visions claires pour l'avenir », explique Hanny Weissmüller. S'ils sont élus, durant les quatre prochaines années, tous deux contribueront à faire évoluer le travail syndical au SEV.

« Cela signifie s'engager chaque jour pour de meilleures conditions de travail et pour les salaires, ainsi que pour une politique sociale plus juste », poursuit René Schnegg. Pour lui, il est important que le SEV puisse s'accroître et il veut renforcer la syndicalisation des membres. Cela peut aussi signifier la formation de nouvelles sections : « L'un des points forts de ces dernières années fut pour moi la fondation de la nouvelle section VPT en Suisse centrale : Auto AG Uri. »

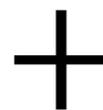
Hanny Weissmüller a des objectifs ambitieux : « Je veux renforcer le positionnement stratégique du SEV afin de relever les défis du monde du travail moderne. J'aimerais intensifier la collaboration au comité, mais également avec la base, afin de promouvoir un travail syndical orienté vers l'avenir et d'asseoir le SEV en tant qu'acteur principal dans le dialogue avec les autorités politiques compétentes et les employeurs. »

Danilo Tonina et Peter Kämppler transmettront leur mandat avec bonne conscience lors du congrès. Tonina s'en réjouit : « je m'attends à un congrès captivant car des actions intéressantes sont prévues. En outre, je suis satisfait de la venue du Conseiller fédéral Albert Rösti et de la directrice de l'OFT Christa Hostettler. » Pour Kämppler, le devant de la scène sera occupé par les débats sur la politique des transports et la campagne contre la violence.



Peter Kämppler et Danilo Tonina (à g.) transmettent la présidence du comité à René Schnegg et Hanny Weissmüller.

MANU FRIEDERICH/MICHAEL SPAHR



Le Tribunal fédéral a décidé que toute entreprise qui transporte des personnes à titre commercial en tant que partenaire d'Uber est soumise à la loi fédérale sur le service de l'emploi (LSE) et donc à la CCT Location de services. La LSE et la CCT garantissent aux chauffeurs concernés, entre autres, l'indemnisation des jours fériés, les suppléments pour le travail dominical et le calcul du salaire sur la base des heures de travail prévues, y compris les temps d'attente entre les courses. La nouvelle décision du Tribunal fédéral confirme la pratique actuelle du canton de Genève qui considère l'activité des agences de transport travaillant via des plateformes numériques comme Uber comme des services de location de services soumis à autorisation.

Le Conseil fédéral veut consacrer à peine 3,4 milliards de francs au transport régional de voyageurs (TRV) par train, bus, câble et bateau pour les années 2026 à 2028. de francs. Le Conseil fédéral a adopté le message correspondant à l'attention du Parlement lors de sa séance du 21 mai. C'est presque un demi-milliard de francs de moins que ce que le SEV avait demandé. Selon les calculs de l'OFT, les besoins s'élèvent à 3,85 milliards de francs pour garantir le bon fonctionnement de la RPV.



MICHAEL SPAHR

CONGRÈS 2025

16 nouvelles propositions au congrès

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Les sections SEV peuvent présenter des propositions à l'attention de l'organe suprême de notre syndicat, de même que les sous-fédérations et les commissions femmes, jeunesse et migration. Avant qu'elles soient traitées par le congrès, le comité SEV prend position. Cette année, sur les 16 nouvelles propositions, il les a toutes acceptées sauf deux.

La proposition n° 4 de la commission de migration, qui demande une demi-cotisation pour le personnel temporaire, est rejetée par le comité. Le motif invoqué dans la proposition est que les membres qui sont engagés sur une base temporaire ne peuvent pas bénéficier dans la même mesure des prestations du SEV (comme l'offre de formation ou les assemblées et manifestations internes) par rapport aux employés fixes, étant donné qu'ils sont plus limités dans leur planification professionnelle et personnelle par rapport aux autres collègues.

À ce propos, le comité écrit : «La cotisation de membre réduite à 50% est prévue pour les membres actifs en cas de taux d'occupation de 50% ou en dessous, et en cas de chômage. Indirectement, il s'agit donc d'une conséquence de la situation au niveau du revenu. Nous considérons que le fait d'élargir aux employés temporaires cette possibilité liée au taux d'occupation ne conduit pas au but et que cela pourrait amener des situations inéquitables dans certains cas particuliers (...). Ceci pour les mêmes prestations.»

En ce qui concerne la proposition n° 11 de la sous-fédération (SF) AS, le comité SEV l'a acceptée pour examen seulement. Cette proposition veut mandater la direction syndicale SEV d'élaborer d'ici l'assemblée des délégués SEV de 2026 une «cartographie des processus indiquant tous les processus actuellement en vigueur au SEV. (...) Il faut prêter une attention particulière

à la répartition des tâches entre le SEV et les sous-fédérations. (...) Afin de vérifier si les processus sont aussi appliqués au quotidien, un audit de processus sera réalisé au plus tard en 2027.»

Le comité SEV propose de discuter de la proposition au sein du groupe de travail sur les processus déjà existants, auquel participent également les sous-fédérations et les commissions.

Les 14 autres nouvelles propositions sont recommandées par le comité SEV pour acceptation :

Améliorations pour l'AG FVP (facilités de voyage pour le personnel)

La proposition n° 1 de la sous-fédération PV demande que les frais pour l'achat d'un abonnement général (AG) FVP et d'un abonnement demi-tarif FVP puissent être payés à 100% avec de l'argent Reka, et par des acomptes mensuels pour l'AG FVP. Elle demande aussi que l'AG FVP puisse être déposé sans frais en cas d'absence prolongée (égalité de traitement avec AG normal).

Faciliter les retraites anticipées

La proposition n° 2 de la section VPT Sottoce-neri demande la création d'un groupe de travail chargé d'étudier concrètement un modèle de retraite anticipée à partir de 60 ans pour les chauffeurs de bus des ETC. Elle mentionne les résultats de l'enquête sur la santé des conducteurs-trices de bus menée par le centre universitaire Unisanté et les syndicats SEV, syndicom et ssp, qui sont inquiétants : les professionnels de la conduite sont quasiment toutes atteintes de problèmes de santé. Cette situation est une des raisons des problèmes de pénuries de personnel dans les ETC. Ces dernières ont intérêt à proposer de bonnes conditions de travail et «c'est là qu'intervient la possibilité de prendre une retraite anticipée. Une mesure qui permettrait aux personnes qui sont à bout de terminer leur carrière avant l'âge normal de la retraite (actuellement 65 ans) sans compromettre leurs revenus de pension.» Cela laisserait aussi des

places de travail pour les jeunes. La section mentionne également les modèles de retraite existant aux CFF, dans le secteur principal de la construction et dans d'autres pays.

La proposition n° 5 du CC VPT va dans le même sens, toutefois sans se concentrer uniquement sur le personnel des bus : «Le SEV se charge d'entamer des discussions avec les partenaires sociaux afin d'introduire des modèles de retraite anticipée dès 60 ans dans le domaine des ETC.»

Formation pour le personnel des trains harmonisée et reconnue au niveau national

La SF ZPV (proposition n° 6) et la section VPT BLS (n° 7) demandent la création d'un examen professionnel avec brevet fédéral pour le personnel des trains, resp. pour les assistant-es clientèle, de manière analogue à celui qui a été introduit il y a quelques années pour le personnel des locs. De plus, la section VPT BLS demande dans la proposition n° 8 que les (2°) formations dans le domaine de l'assistance clientèle soient harmonisées et réciproquement reconnues dans les entreprises de transport ferroviaires.

Suppléments pour travail de nuit et indemnité pour le travail du samedi

La SF AS exige dans les propositions n° 9 et 10 que le SEV fasse en sorte que, lors des prochaines négociations avec les entreprises, des majorations de temps soient accordées pour le travail accompli entre 20h et 6h, indépendamment du début du tour de service, et qu'il s'engage lors des négociations avec les entreprises afin qu'une allocation soit octroyée pour le travail du samedi (analogue à celle pour le travail du dimanche).

Propositions de la commission des femmes

Le SEV doit s'engager auprès des entreprises pour la reconnaissance de l'expérience non professionnelle et des compétences utiles issues des curriculum vitae non linéaires pour la fixation des salaires et créer également un guide à ce pro-

pos, c'est que demande la commission des femmes dans la proposition n° 13. Dans sa deuxième proposition (n° 14), elle demande que le SEV s'engage activement dans le cadre des négociations avec les entreprises (en particulier les négociations CCT) en faveur d'un congé maternité de 20 semaines, dont 2 pouvant être prises avant la naissance. Dans sa troisième proposition (n° 15), elle voudrait que le SEV mette sur pied un pôle central de compétences pour la lutte contre la violence sexualisée.

Sous-traitance = dumping

La proposition n° 16 de la section VPT TPF s'intitule «Stop aux abus de la sous-traitance». «Que ce soit pour des lignes de bus, du transport scolaire, des remplacements de trains ou dans d'autres secteurs d'activités comme le nettoyage et la technique, la sous-traitance est partout. Elle s'accompagne d'un risque important de dumping salarial et social pour le personnel. «La plupart des entreprises sous-traitantes ne disposent pas de CCT et imposent à leur personnel des conditions de travail largement inférieures par rapport aux entreprises signataires d'une CCT. [...] La sous-traitance appliquée au service public vise à une réduction des coûts dont le personnel paie systématiquement le prix.»

Adaptation des dispositions à l'interne du SEV

La section RPV Basel demande dans la proposition n° 3 que les nouveaux membres ne puissent pas démissionner avant une année de sociétariat. Ce n'est pas courant, mais il arrive cependant que de nouveaux membres résilient leur affiliation au SEV après une très courte période d'appartenance, et après avoir profité pendant ce temps de diverses activités et cours avec une exonération totale des frais. Enfin, la section VPT TPG veut prévoir dans le Règlement sur les organisations internes du SEV la possibilité de procéder à des élections dans les comités de section par écrit ou voie électronique (proposition n° 12).

VICE-PRÉSIDENTE DES ETC/VPT

« Nous nous complétons très bien »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 12 juin, le congrès élit la direction du SEV. En plus des actuels Matthias Hartwich (président) et Aroldo Cambi (finances), les délégués élisent aussi la nouvelle vice-présidente. Est nommé Patrick Kummer, déjà en fonction, qui s'occupe du dossier CFF. Deux nouveaux candidats sont nommés pour le dossier ETC : Barbara Keller et Pablo Guarino qui, s'ils sont élus, assureront conjointement la représentation des quelque 70 entreprises de transport public organisées par le SEV. Voici leur portrait.

Pablo Guarino travaille depuis six ans au SEV. En tant que secrétaire syndical, il a été responsable des transports publics lausannois et fribourgeois ainsi que du personnel au sol de l'aéroport de Genève. Depuis mai, il est responsable du service juridique en Suisse romande. Électricien de formation, âgé de 36 ans, il a obtenu un bachelors en sciences politiques, puis s'est spécialisé en droit en complétant un 2° bachelors et un master tout en poursuivant son activité syndicale. Avant de rejoindre le SEV, il a travaillé 5 ans chez Unia (secteur du bâtiment).

Barbara Keller a elle aussi appris à connaître et à apprécier le travail syndical chez Unia. Elle y travaillait dans la communication. Elle dirige actuellement le service de communication et de campagne du département de collecte de fonds de Caritas Berne. À l'origine, cette jeune femme de 32 ans a

appris le métier de médiamaticienne et obtenu une maturité professionnelle technique. En cours d'emploi, elle a obtenu un bachelors en communication et un master en management public/ONG. Elle est conseillère municipale à Berne, où elle dirige le plus grand groupe parlementaire.

Top Sharing de la vice-présidence

Pour la première fois dans l'histoire du SEV, deux personnes devraient occuper conjointement la vice-présidence dans le domaine des entreprises de transport concessionnaires (ETC). «C'est une chance de pouvoir faire son travail dans un top sharing. Je pense que nous nous complétons très bien. Je suis convaincu que c'est un enrichissement de pouvoir ainsi faire son travail en équipe. Plusieurs têtes trouvent souvent de meilleures solutions qu'une personne seule», déclare Barbara Keller. Pablo Guarino est d'accord avec elle : «Il ne s'agit pas seulement de partager le travail, mais aussi de croiser les regards, d'assurer une meilleure représentativité et de trouver ensemble des solutions innovantes. Barbara et moi avons des profils différents, et c'est cette complémentarité qui représente un vrai atout pour renforcer le SEV.»

S'ils sont élus par le congrès, les deux syndicalistes devront faire face à de grands défis. De nombreuses ETC seraient touchées si les mesures d'économie annoncées par le Conseil fédéral passaient au Parlement. Le SEV devra continuer à s'immiscer dans la politique nationale et régionale. Dans ce domaine, Barbara Keller apporte une grande expérience : «Je connais le

monde politique, je sais comment négocier et convaincre les adversaires politiques de nos intérêts.»

Fort de son expérience en tant que secrétaire syndical et de sa maîtrise des négociations, Pablo apporte aussi son expertise dans le domaine juridique : «Le droit est le reflet d'un rapport de force et il penche souvent du côté des employeurs. C'est à nous de le mobiliser au service des travailleurs et agir partout où cela est nécessaire.»

De grands défis

Barbara Keller voit un grand défi pour le SEV dans les années à venir avec la numérisation : «Personne ne doit être laissé pour compte : Les emplois doivent être garantis et des offres de formation continue ciblées doivent être mises à disposition lorsque les profils professionnels changent.»

«Le rôle important joué par les membres SEV dans les processus de décision est impressionnant - et montre à quel point un membre actif et bien connecté est décisif», déclare Barbara Keller. «Pour mon père, il était clair qu'il fallait être membre d'un syndicat. Aujourd'hui, il faut faire plus pour inciter les jeunes employés à adhérer à un syndicat.» Pablo Guarino voit un fort potentiel pour renforcer le SEV : «Nous allons nous engager pour faire du SEV une organisation plus forte dans quatre ans, à la fin de notre premier mandat. Pour cela, nous devons fidéliser et gagner de nouveaux membres, car notre capacité à négocier, défendre et obtenir des acquis légitimes dépend directement de notre représentativité dans le secteur des transports.»



Pablo Guarino et Barbara Keller sont candidats à la vice-présidence du SEV.



Forté présence du SEV le 16 septembre 2023 à Berne, lors de la manifestation des syndicats pour une augmentation des salaires et des rentes.

RÉTROSPECTIVE CONGRÈS 2022-2025

Solide travail syndical

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Depuis le congrès 2022, le SEV a pu fêter de nouveaux succès. Le nouveau président Matthias Hartwich a posé de nouveaux jalons. Aux CFF, l'actuelle CCT a été prolongée. Et dans les ETC également, la politique du SEV en matière de CCT a été couronnée de succès. Quant à la victoire dans les urnes de l'initiative en faveur d'une 13^e rente AVS, elle est carrément historique.

Matthias Hartwich a accédé à la présidence du SEV lors du dernier congrès, le 27 octobre 2022, succédant à Giorgio Tuti en février 2023. Celui-ci avait œuvré à la tête du syndicat du personnel des transports durant 14 ans. Dès son entrée en fonction, début 2023, Matthias Hartwich a commencé par effectuer une tournée dans des dizaines de sections, afin de faire la connaissance des membres dans les diverses branches et entreprises. Sur le plan politique, Matthias Hartwich et son équipe ont été fortement sollicités par les négociations menées par la Suisse pour un accord-cadre avec l'UE. Le SEV a plaidé pour qu'une éventuelle ouverture du transport de voyageurs par le rail aux entreprises ferroviaires internationales ne porte pas préjudice au personnel suisse des chemins de fer. Matthias Hartwich a clairement posé les conditions qui permettraient au SEV de consentir à un accord : « Sur les rails suisses, ce sont les normes salariales et sécuritaires suisses qui doivent s'appliquer. En Suisse, il n'est pas question que l'horaire cadencé et l'intégration tarifaire passent à la trappe. » Le nouvel accord entre la Suisse et l'UE, ainsi que son application, feront donc l'objet d'une surveillance attentive par le SEV également ces prochaines années.

Le SEV s'est également préoccupé des projets de la Confédération visant à réduire les fonds d'encouragement en faveur du transport régional de voyageurs (TRV). En 2023, le SEV, conjointement avec les syndicats syndicom et ssp, a adressé au Parlement une pétition contre ces réductions dans le TRV. Et le Parlement a finalement retiré ces plans d'économie. Mais la ministre des Finances Karin Keller-Sutter est revenue à la charge avec sa proposition dite « Programme d'allègement budgétaire 2027 ». En 2025, le SEV a protesté contre ces projets

d'économies via une action cartes postales. De plus, le SEV a clairement fait entendre qu'il s'opposait à toute diminution du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et du Fonds pour les infrastructures ferroviaires (FIF). De même, le SEV rejette aussi bien la suppression de l'encouragement aux systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux, que l'abandon de l'aide au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (trains de nuits).

Prolongation de la CCT CFF et CFF Cargo

Depuis la fin de la pandémie de Covid, les CFF enregistrent à nouveau des chiffres record dans le transport des voyageurs, mais doivent faire face à un gros endettement né de la pandémie. Le SEV s'est opposé avec succès à des mesures d'économies réalisées sur le dos du personnel. Dans ce contexte, un éventuel renouvellement des deux conventions collectives de travail avec les CFF et CFF Cargo constituait un défi majeur. « Le mandat confié à la Conférence CCT était clair : prolonger et améliorer cette CCT. Nous avons obtenu cette prolongation et assuré ainsi avec succès les conditions d'engagement pour les prochaines années », déclare Patrick Kummer qui, en 2023, avait succédé à Valerie Solano à la vice-présidence du SEV et hérité ainsi du dossier CFF. Les deux CCT sont donc désormais valables jusqu'à fin 2028. À l'heure actuelle, la délégation de négociation, sous la direction du SEV, mène les négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR). De plus, des négociations relatives à l'amélioration de la CCT sont d'ores et déjà planifiées.

En 2023, CFF Cargo devenait à nouveau une filiale à 100 % des CFF. L'entreprise de transport de marchandises est certes une affaire en partie déficitaire, mais elle est absolument indispensable à la politique de transfert des marchandises de la route au rail. Dans sa réponse à la consultation sur la nouvelle législation concernant le transport des marchandises, le SEV a exigé que l'on considère le transport des marchandises par le rail comme un « service public ». Le Parlement n'a répondu à cette demande que dans la mesure où il entend encourager financièrement le trafic des wagons complets isolés, qui est déficitaire. Malgré tout, CFF Cargo a entamé une réduction de personnel, contre laquelle le SEV se bat (voir p. 10).

Afin que les intérêts du personnel soient garantis également au sein du conseil d'administration des CFF, les syndicats y placent deux membres. À la suite du départ de Daniel Trollet, c'est Edith Graf-Litscher qui a repris le flambeau en 2023. Et en 2025, Jürg Hurni a succédé à Fabio Pedrina au sein de ce conseil d'administration.

Les ETC sous pression

Au sein des entreprises de transport concessionnaires (ETC), la pression exercée sur le personnel est également très forte. Dans plusieurs de ces entreprises, le SEV a lancé des pétitions, afin de réclamer de meilleures conditions de travail. Il est réjouissant de constater que le SEV est parvenu à prolonger ou à renouveler la CCT dans plusieurs d'entre elles. Une CCT totalement nouvelle a même été conclue en 2025 avec les wagons-lits Newrest, qui offrent leurs prestations dans les trains de nuit.

Publié en 2022, le sondage réalisé par Unisanté et le SEV sur la santé du personnel des bus a été édité en 2024 sous la forme d'une brochure commentée, dans laquelle le SEV formule des revendications claires. « Comme les TP constituent l'une des solutions aux problèmes climatiques, il serait absurde d'investir ici des milliards sans y associer la santé des chauffeurs. La situation est sérieuse et exige des réponses rapides », écrit Christian Fankhauser dans sa préface. Une enquête de cohorte (p. 11) sur la santé - Trapheac - est en cours. Christian Fankhauser a pris sa retraite fin 2023, il était vice-président du SEV et responsable des ETC. Valérie Boillat lui avait succédé, mais elle s'est retirée fin mars 2025. Le poste sera pourvu au Congrès.

SEV-GATA fête ses 20 ans

SEV-GATA, le syndicat du personnel au sol des aéroports de Zürich et de Genève, a fêté le 20^e anniversaire de son existence. Dans la branche hautement volatile de l'aviation, SEV-GATA a pu enregistrer quelques succès d'estime. Le renouvellement de la CCT avec Swissport a été salué comme un véritable exploit : entrée en vigueur en 2023, elle a remplacé la CCT de crise qui avait prévalu durant la pandémie de Covid.

Hormis les succès déjà mentionnés relatifs à la politique des transports, le SEV a également obtenu, avec les syndicats de l'USS, des avan-

cées en matière de politique sociale. En 2024, les syndicats ont en effet provoqué une sensation de portée historique : en plébiscitant l'initiative en faveur d'une 13^e rente AVS, les citoyens ont accepté dans les urnes, pour la première fois dans l'histoire de la Suisse moderne, une initiative visant à étendre l'État social. Et en automne 2024, une réforme asociale de la loi sur les caisses de pension (LPP) a été rejetée, également grâce à une campagne musclée des syndicats.

Membres et finances

« Le SEV peut jeter un regard positif sur son évolution de ces deux dernières années, aussi bien quant au nombre de ses membres que pour ses finances. Dans l'ensemble, le SEV est très bien armé pour faire face à 2025 », déclare Aroldo Cambi, responsable des finances du SEV.

En 2023 et 2024, la tendance positive dans le recrutement de nouveaux membres s'est poursuivie. Le SEV a pu enregistrer l'arrivée de 2000 nouveaux membres par année. Globalement, le SEV a compté davantage d'arrivées que de départs. En raison de l'évolution démographique, l'effectif net des membres durant cette même période a légèrement baissé. Pour le recrutement de nouveaux membres, la milice s'est avérée précieuse. Le SEV remercie les membres qui, chaque année, parviennent à convaincre de nouveaux collègues à rejoindre le syndicat.

Après le délicat exercice financier de 2022, le monde des finances s'est globalement à nouveau calmé en 2023 et 2024, avec des effets positifs sur les finances du SEV. Financièrement, l'assise du syndicat est très solide : ces dernières années il a chaque fois été en mesure de présenter un bilan équilibré. Grâce à une légère augmentation de la cotisation des membres, le déficit structurel, qui s'était accumulé au fil des années notamment en raison du renchérissement, a pu être réduit.

Cette bonne situation financière a eu pour effet qu'à l'heure actuelle la prévoyance professionnelle est stable et plus solide que par le passé. Cela concerne aussi bien la caisse de pensions du SEV que les caisses de pensions des CFF, de Symova et d'autres entreprises de transport au sein desquelles le SEV représente les intérêts des assurés.



Dépôt d'une pétition au parlement fédéral, avec syndicom et SSP. Environ 6000 collègues demandent de renoncer à des mesures d'économies dans le transport régional de voyageurs. 24.10.2023.

MICHAEL SPAHR

RÉTROSPECTIVE 2022-2025

Des moments SEV marquants



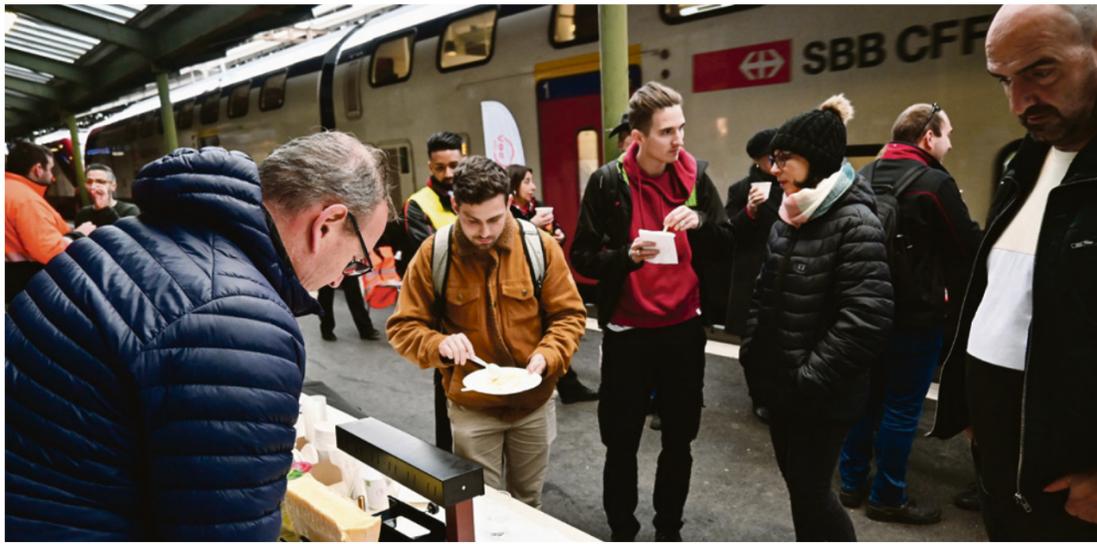
Conférence-CCT CFF 2024. 5.4.2024

CHANTAL FISCHER



Assemblée générale de la section SEV-tl au Casard à Lausanne. 14.03.2023.

YVES SANCEY



Action de syndicalisation - soupe et raclette - de la LPV à la Gare de Lausanne. 28.11.2024

YVES SANCEY



Assemblée générale de la section SEV-tpf «pour une CCT de qualité». 23.11.2022.

YVES SANCEY



Remise de la pétition «pour la pleine indexation» au directeur des MBC à Morges. 14.12.2023.

YVES SANCEY



La traditionnelle grillade aux Ateliers CFF d'Yverdon. 18.09.2024.

YVES SANCEY



Action «cartes postales» à Berne contre les mesures d'austérité prévues - TRV notamment - dans le «programme d'allègement budgétaire 2027» de la Confédération. 25.4.2025.

MICHAEL SPAHR

MUTATIONS ET ANCIENNETÉS 2022-2025

Nouveaux visages et prises de congé



Passage de témoin de la présidence : Matthias Hartwich succède à Giorgio Tuti.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Depuis le dernier congrès, le SEV a accueilli plusieurs nouvelles personnes dans ses secrétariats ainsi qu'au comité. Simultanément, il a pris congé de plusieurs membres SEV engagés. Voici dans l'ordre chronologique un aperçu depuis octobre 2022.

Jusqu'au congrès 2025, il n'y aura pas de changement dans les présidences centrales des sous-fédérations. Après le congrès, Peter Käppler remettra la présidence d'AS. Son successeur a été élu en 2024, il s'agit d'Andreas Lüdin,

qui entrera en fonction en août 2025.

Il y a eu des changements au comité SEV seulement en 2024 et au début 2025 : Lars Benninger a remplacé en 2024 Nina Grimm pour représenter la commission de jeunesse. Yasmin Furrer est devenue en 2025 membre remplaçant pour la jeunesse. Susanne Kratzer représente la ZPV au comité depuis 2025. Le représentant de la ZPV jusque-là Jordi d'Alessandro reste en tant que membre remplaçant à la place de Carmine Cucciniello. Jean-Pierre Genevay s'est retiré à fin 2024 de la représentation PV et il est remplacé par Daniel Trolliet. Au début 2024 déjà, Alexander Bringolf est devenu membre remplaçant pour la PV à

la place de Hans Heule. À la VPT, Aurélien Mouche remplace Roger Maurer en tant que membre remplaçant. La commission de migration est représentée dès 2025 par Robert Martinez et le membre remplaçant est Yuri de Biasi. Ils remplacent Eugenio Tura et Roger Gander (membre remplaçant).

Nouvelles têtes dans les secrétariats SEV

Après le congrès 2022, il y a eu de grands changements dans la direction syndicale du SEV. Giorgio Tuti a quitté le SEV au début 2023. Le nouveau président SEV élu Matthias Hartwich est officiellement entré en fonction le 1^{er} février 2023. La vice-présidence aussi a accueilli de nouvelles per-



Jürg Hurni et Urs Huber ont fêté leur départ fin 2024 et ont pris leur retraite.

sonnes : Valérie Solano a quitté le SEV en été 2023, Christian Fankhauser est parti à la retraite à fin 2023. Patrick Kummer a repris en octobre de cette même année le dossier CFF des mains de Valérie Solano. Valérie Boillat est entrée en fonction en tant que vice-présidente en février 2024 et a repris des mains de Christian Fankhauser le dossier ETC. Après une année elle quitte cependant déjà le SEV, sa succession fait l'objet d'une élection lors du congrès (voir page 4).

Parmi le personnel également il y a eu passablement de changements. Après le congrès 2022, Daniela Lehmann a quitté le SEV. À fin 2022, Pedro Bento Ferreira a rejoint nos rangs. En 2023, Vivian Bologna, Sandra Ritz, Patrick Schweizer, Markus Cadosch et Wolfram Siede ont quitté le SEV. Res Etter et Vincent Brodard ont pris leur retraite. Leur travail au SEV a été repris par Simon Burgunder, Eva Schmid, Stefanie Fürst, Roger Tschirky, Charlotte Gabriel, Caroline Witmer et Chiara Pizzolante en 2023.

En 2024, Besa Mahmuti, Marcel Burmeister, Vincent Barraud, Muriel Zürcher, Sibylle Lustenberger et Alexandra Akeret ont été engagés dans les divers team du SEV. Les secrétaires syndicaux de longue date Urs Huber et Jürg Hurni sont partis à la retraite. Lucie Waser et Claude Meier ont quitté le SEV. En 2025, Élodie Wehrli a quitté le SEV, Aline Zuber a rejoint nos rangs.



Christian Fankhauser a pris sa retraite en 2023, après 19 ans au SEV.

Au sein du SEV plusieurs dossiers importants ont changé de mains : Michael Spahr a repris en 2023 la direction du service de communication. Susanne Oehler, Michael Buletti et René Zürcher ont repris des dossiers importants du domaine CFF.

Personnel fidèle

Christina Jäggi a fêté en 2023 ses vingt ans d'ancienneté de service. Les collègues suivants ont fêté en 2004 leurs dix ou vingt ans d'ancienneté : Anja Meierhans, Ariane Mose, Katrin Leuenberger (10 ans), Regula Pauli, Jean-Pierre Étique et Angelo Stroppini (20 ans). En 2025, Myriam Allemann, Toni Feuz et Tony Mainolfi fêtent leurs dix ans d'ancienneté.

Avec le SEV, tu fais bonne figure !

Convaincs trois collègues de devenir membres SEV et reçois un super cadeau !

Si tu parviens à gagner trois nouveaux membres pour le SEV entre le 1er juin et le 31 août 2025, tu recevras en exclusivité le tout nouveau couteau de poche SEV (non disponible au shop!). En outre, tu es automatiquement inscrit au programme de recrutement de membres SEV de haut niveau, grâce auquel tu recevras un cadeau supplémentaire l'année prochaine.

Si tu as parrainé un-e collègue, assure-toi que le nouveau membre indique ton numéro de membre sur le formulaire d'inscription. Merci de ton engagement !



NUMÉRISATION

Transports publics en mutation : seulement avec le personnel !

Chantal Fischer. La numérisation marque considérablement le monde du travail et également celui des transports publics. Par l'utilisation des technologies numériques, les entreprises de transport veulent gagner en efficacité et rendre les transports publics « fit » pour l'avenir. Cependant, du point de vue syndical, la numérisation amène de grands défis pour le personnel. Le vice-président SEV Patrick Kummer prend position à ce sujet.

Patrick, quels effets auront les nouvelles technologies sur les transports publics ?

Jusqu'à présent, le développement des transports publics a avancé à petits pas. Certes, les trains sont devenus plus rapides et efficaces, mais un train reste un train, et le système de transport est plus ou moins le même qu'il y a dix ans. À l'avenir cependant, les changements dus à la numérisation et à l'intelligence artificielle (IA) risquent d'être bien plus radicaux et rapides. Le défi pour les syndicats est de s'assurer que le personnel puisse profiter de la

numérisation et des nouvelles technologies et qu'il fasse partie du voyage. Dans tous ses dossiers, le SEV veille à ce que les secrétaires syndicaux soient informés des projets de l'entreprise et, si nécessaire, qu'ils-elles puissent les accompagner.

As-tu des exemples concrets ?

Aux CFF, le fonds de numérisation paritaire a été créé lors des négociations CCT 2018. J'y participe en tant que vice-président. Les changements fulgurants amenés par l'IA montrent que ce dispositif est aujourd'hui encore utile pour analyser les répercussions des nouvelles technologies. Sous l'impulsion du fonds de numérisation, le SEV a élaboré en 2023 une convention, respectivement un code d'éthique avec les CFF, qui indique des valeurs de référence et des principes visant à protéger la sphère privée du personnel confronté aux nouvelles technologies. Ce code constitue un cadre contraignant dont le but est une utilisation prudente des technologies basées sur des algorithmes modernes.



Un autre exemple tiré du fonds de numérisation est le réseau de coaching lancé en 2021. C'était une plateforme permettant aux collaborateurs-trices des CFF de partager leurs expériences liées à des projets de numérisation, de faire des requêtes personnelles et en cas de besoin, de bénéficier d'un coaching individuel gratuit. Le projet pilote s'est terminé fin 2023.

Qu'est-ce qui est important pour le SEV à l'avenir ?

Le SEV continue de s'engager pour que la numérisation et l'IA ne débouchent pas sur des réductions des postes de travail, mais qu'elles servent plutôt à soutenir le personnel. En collaboration avec les entreprises, de manière analogue au code d'éthique avec les CFF, on veille à ce que l'IA soit transparente, compréhensible et utilisée de manière adéquate. Le SEV exige en outre que les collaborateurs-trices soient intégrés suffisamment tôt dans les réflexions lorsque la numérisation et l'IA ont des répercussions sur leurs profils professionnels.

COMMISSION DE MIGRATION

Protéger les personnes avec un contexte de migration

Chantal Fischer. Depuis le 1^{er} avril 2024, Besa Mahmuti s'occupe de la commission de migration au SEV. La Bernoise d'origine kosovare connaît de sa propre expérience les défis auxquels sont confrontées dans le monde du travail et la société les personnes avec un contexte de migration. Un appel est lancé aux syndicats.

Besa, environ un tiers des employé-es des transports publics ont un contexte de migration. Quelle en est la signification pour le travail du SEV ?

Les collègues avec un contexte de migration ont souvent besoin d'un soutien ciblé afin d'avoir accès à des informations et ressources importantes, autant sur le plan du droit du travail que social.



EVA SCHMID

Le SEV a obtenu beaucoup durant les dernières années ; le dialogue a été intensifié et de nouvelles voies ont été trouvées pour soutenir les membres avec un contexte de migration et soigner le lien avec eux. À l'avenir, nous aimerions collaborer de manière plus intense avec les communes afin de pouvoir mieux encadrer nos membres dans les questions relatives à la politique de migration. Dans un futur proche, des ateliers sont prévus avec la ville de Berne et nous obtiendrons des renseignements sur divers thèmes (autorisations de séjour, naturalisation, reconnaissance des diplômes) en tant que commission de migration.

À cause de la barrière de la langue, les personnes avec un contexte de migration ont souvent un moins bon accès aux informations importantes au sujet de leurs droits et des possibilités qui leur sont offertes, et ils sont ainsi souvent confrontés à des conditions d'en-

gagement précaires. Nous devons rester attentifs à ce problème et garantir le contact avec les employeurs. Malheureusement, aujourd'hui encore, on rencontre l'exclusion et le racisme, malgré de nombreux efforts. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir.

Quels obstacles le SEV doit-il franchir afin de pouvoir mieux atteindre les personnes avec un contexte de migration ?

Une grande difficulté est la barrière des langues : beaucoup de collègues avec un contexte de migration ne parlent pas couramment l'allemand, le français ou l'italien, et ceci rend la communication difficile. Des informations et offres de soutien dans plusieurs langues sont donc nécessaires. Les contextes culturels différents peuvent en outre amener des malentendus et des problèmes d'intégration. C'est pourquoi le SEV doit proposer des séances de formations interculturelles et des mesures de sensibilisation pour tous les membres. Cela permettra de supprimer les préjugés et de créer un environnement de travail sensibilisé. La mise sur pied de réseaux est très importante afin de renforcer les personnes avec un contexte de migration. Pour cela, le SEV pourrait créer une plateforme d'échange et de réseau.

Comment les collègues avec un contexte de migration peuvent-ils participer au travail syndical et faire entendre leurs revendications ?

La codécision des collègues avec un contexte de migration occupe une place centrale pour le SEV. Notre commission de migration propose une plateforme sur laquelle ces collègues peuvent amener leurs revendications et participer aux processus de décision. Au-delà de cela, le SEV encourage leur participation dans les sections et les sous-fédérations afin de garantir que leurs perspectives soient représentées dans tous les organes. Nous les soutenons également dans le choix d'une offre de formation continue adaptée comme des cours de langue, ou d'autres mesures intégratives afin de faciliter leur participation active. Grâce à ces mesures, nous renforçons non seulement leur position au sein du syndicat, mais nous encourageons aussi une culture syndicale inclusive et diversifiée.

COMMISSION DE JEUNESSE

Un groupe bien rodé

Michael Spahr. Le 15 août 2023, Stefanie Fürst a repris l'encadrement de la commission de jeunesse des mains de Patrick Schweizer. La commission de jeunesse représente les intérêts des membres SEV de moins de 30 ans.

Stefanie, qu'a accompli la jeunesse SEV ?

Nous avons dû trouver de nouveaux membres qui voulaient s'engager dans la commission de jeunesse. Beaucoup d'anciens ont arrêté car ils avaient dépassé l'âge. Nous avons défini ensemble des objectifs, développé de nouveaux programmes et effectué une enquête parmi les membres de moins de 30 ans, afin de connaître les besoins des jeunes du SEV. Nous avons plein de choses en cours. Sur le plan international aussi nous sommes actifs : nous nous sommes rendus à deux congrès et en mai nous avons participé à un séminaire de l'ETF à Èze-sur-Mer.

Qu'est-ce qui préoccupe la jeunesse SEV ?

Les thèmes centraux sont la violence envers le personnel et ce que l'on peut entreprendre là-contre. Aussi l'équilibre entre vie profes-



LARS BENNINGER

sionnelle et vie privée de même que la sécurité du travail sont importants.

Qu'est-ce qui est prévu après le congrès ?

Nous voulons nous accroître, mieux coopérer avec les sections et les sous-fédérations et mettre en œuvre un concept de la jeunesse. Un point fort de ces prochaines années sera une conférence nationale de la jeunesse. Nous voulons en outre promouvoir le dialogue entre les générations et établir des groupes de jeunes locaux.

COMMISSION DES FEMMES

« L'égalité est un processus, pas une condition »



MICHAEL SPAHR

Les femmes du SEV lors de la grève féministe de l'année 2023.

Eva Schmid. Depuis le 1^{er} septembre 2024, Sibylle Lustenberger est la secrétaire syndicale en charge des femmes au SEV. Elle y est aussi la responsable de l'égalité. À l'occasion du 40^e anniversaire de la commission des femmes du SEV, la socio-anthropologue parle des obstacles structurels, de la violence sexualisée, du travail syndical et de ce qu'il faut faire pour que l'égalité ne reste pas un vœu pieux.

Sibylle, la commission des femmes du SEV fête cette année ses 40 ans d'existence. Qu'en est-il des femmes dans le secteur des transports publics ? Qu'a-t-on pu obtenir ?

La commission des femmes du SEV existe depuis 1985, elle a été mise sur pied par des membres qui ne voulaient plus accepter les injustices... manque d'uniformes pour les femmes, pas d'accès à certaines professions, pas de vestiaires (cf. portait, p. 16). On a pu obtenir beaucoup de choses depuis cette époque : le congé maternité, la création de postes en charge de l'égalité dans les entreprises. Mais celle-ci n'est pas une condition, c'est un processus. Et, sans pression constante, beaucoup de demandes finiraient aux oubliettes.

La part des femmes dans les transports publics (TP) est d'environ 20% en Suisse. La position des pays limitrophes est similaire. Cela ne suffit pas ! La grande question est : comment parvenir à augmenter la part de femmes dans ce secteur et les convaincre d'y rester sur le long terme ? Sur le plan européen, le projet Women in Rail (WiR), auquel la Suisse participe avec les CFF, BLS et le SEV, vise à augmenter la part de femmes dans le secteur ferroviaire. En Suisse, un échange régulier entre partenaires sociaux a vu le jour, aussi avec la commission des femmes du SEV. Cependant, nos membres de la commission ont l'impression que beaucoup de mesures n'atteignent pas véritablement les femmes dans la surface. Elles sont plutôt développées pour les gens de bureau. Les mécaniciennes de locs, les ouvrières de manœuvre, les assistantes clientèle sont souvent laissées pour compte.

Alors il y a encore beaucoup à faire sur le plan de l'égalité...

L'égalité des salaires reste un thème d'actualité. La commission des femmes présentera lors du congrès une proposition qui demande la prise en compte dans la classification salariale des compétences non professionnelles, par exemple le travail dans la famille ou les soins prodigués à des proches. Cela concerne en particulier les femmes dont les parcours professionnels ne sont pas linéaires. Avec le team des salaires du SEV, nous travaillons à des revendications concrètes fondées sur ce concept.

Beaucoup de thèmes que nous traitons, comme de meilleurs modèles de temps partiel, une meilleure conciliation, des infrastructures sanitaires, ne concernent plus uniquement les femmes depuis longtemps. Cependant, la commission donne du poids à ces demandes et tient le rôle de catalyseur au SEV

et à l'extérieur. Elle est source d'idées, donne des impulsions et construit des ponts.

Un thème important, malheureusement toujours d'actualité et préoccupant, c'est la violence envers les femmes...

Avant moi, Lucie Waser s'était beaucoup engagée pour rendre ce thème bien visible. Une étude actuelle mandatée par le bureau fédéral de l'égalité et le Seco le confirme : dans les secteurs des transports et de l'information, les femmes sont frappées par la violence sexualisée de manière disproportionnée. La plupart des agressions se passent à un même niveau de hiérarchie, ensuite avec les supérieurs, puis avec la clientèle. La violence envers les femmes dans les TP a souvent une composante sexualisée, ce qui ne veut pas dire que les hommes ne peuvent pas être aussi des victimes. C'est pourquoi nous demandons aux entreprises qu'elles enregistrent les incidents de manière différenciée et qu'elles établissent des mesures spécifiques pour les groupes particulièrement vulnérables. Le SEV est très actif ici aussi : avec notre président Matthias Hartwich, nous avons élaboré un papier pour le congrès qui exige des assemblées SEV la « tolérance zéro envers la violence sexualisée ».

Comment convaincre plus de femmes à s'engager pour le syndicat ?

Nous essayons à plusieurs niveaux de convaincre les femmes de participer au travail syndical en leur donnant une place : nous menons des campagnes, créons des rencontres de réseaux et organisons des journées de formation. Au SEV, j'ai la possibilité d'être créative et de développer de nouvelles idées et structures. Je l'apprécie beaucoup. Je sens aussi que je suis soutenue par la direction syndicale et que mes collègues sont intéressés-es, aussi dans la perspective d'une collaboration plus étroite entre les commissions. Si l'on veut vraiment faire bouger les choses, on doit se concentrer sur les conditions de travail... Beaucoup de problèmes structurels sont connus (installations sanitaires, vestiaires, uniformes inadaptés), mais pas encore solutionnés. Lors de la journée de célébration des 40 ans des femmes SEV, au cours de la journée de formation, nous allons entendre des pionnières qui nous feront part de ce qu'elles ont vécu, et avec quels moyens elles ont pu obtenir des améliorations concrètes.



MICHAEL SPAHR

POLITIQUE DES TRANSPORTS AU CONGRÈS SEV

Questions à Simon Burgunder

Questions: Markus Fischer
simon.burgunder@sev-online.ch

Simon Burgunder est coordinateur politique au SEV. Nous lui avons demandé de quelle manière le thème de la politique des transports sera abordé lors du congrès et quelles décisions vont être prises dans notre pays concernant la politique des transports.

Quels points de l'ordre du jour traiteront ce thème durant le congrès 2025 ?

Simon Burgunder: La politique des transports sera bien sûr à l'honneur lors de l'intervention du Conseiller fédéral Albert Rösti et pendant la table ronde qui suivra sur les questions politiques actuelles dans le domaine des transports, avec la directrice de l'OFT Christa Hostettler, le président de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national Philipp Kutter et Ursula Zybach, présidente de la sous-commission de la Commission des finances du Conseil national en charge des transports publics. Y participeront également Brenda Tuosto,



conseillère municipale d'Yverdon et vice-présidente de l'organisation de lobbyisme Oustrail, Bruno Storni, président de la section du Tessin de l'ATE et expert en trafic marchandises, sans oublier notre président Matthias Hartwich. Nous sommes parvenus à organiser un podium qui s'avérera intéressant vu les nombreux spécialistes qui seront présents. Je m'attends à des discussions intéressantes, variées et divertissantes.

De plus, le texte d'orientation sur la politique des transports sera présenté au congrès et, espérons-le, accepté. Il y a en outre plusieurs propositions en suspens sur des thèmes de politique des transports comme la rentabilité minimale des lignes de transport régional de voyageurs (TRV) ou la question de savoir comment le manque de personnel dans les transports publics (TP) pourrait être combattu par des mesures politiques.

La politique des transports dans un sens plus large apparaîtra aussi dans le texte d'orientation sur la numérisation et l'automatisation et lors du podium sur les agressions envers le personnel.

En quoi le nouveau texte d'orientation sur la politique des transports est-il différent de celui du dernier congrès en octobre 2022 ?

Sur le plan du contenu la question de l'égalité a plus de poids et occupe un paragraphe complet. En outre, le texte comprend de nouveaux chapitres sur les thèmes d'actualité que sont les TP gratuits, la desserte 24 heures sur 24 et les relations internationales avec l'Europe. Sinon les modifications sont plutôt formelles ou linguistiques. Le texte d'orientation est axé sur les quatre sujets suivants: les TP en tant que partie de la solution au changement climatique, les TP en tant que service public, «dans les TP, il faut avoir de bonnes conditions de travail» et l'Europe.

Fondamentalement, nos positions sont les mêmes: nous voulons un financement durable et suffisant, pas de mises au concours, pas de concurrence, enfin les transports publics permettent une mobilité durable et respectueuse du climat. Pour cela nous n'avons rien changé!

Quelles sont les décisions actuellement les plus importantes en matière de politique des transports qui seront prises en Suisse ?

Actuellement, nous devons repousser les attaques de la politique financière contre les TP. Les mots-clés sont ici: le crédit d'engagement TRV 2026 à 2028, le programme d'allègement budgétaire 2027 et Transports '45. Ces trois sujets se-

ront traités certainement cette année encore ou au plus tard début 2026 par le Parlement.

Le SEV exige que le TRV soit suffisamment financé. C'est pourquoi nous avons exigé dans notre réponse à la consultation une hausse du crédit d'engagement de 350 millions de francs. Pour nous, il est clair qu'il n'y a aucune marge de manœuvre pour une augmentation de l'efficacité. S'il y a moins de moyens à disposition pour le TRV, soit l'offre sera réduite ou alors il sera économisé sur le dos du personnel. Le SEV rejette fermement ces deux possibilités.

Le programme d'allègement budgétaire 2027 prévoit d'autres mesures d'économie dans le TRV. Les indemnités devront être réduites encore une fois de 5%. Le financement initial limité au trafic voyageurs par rail international et au transfert vers une propulsion respectueuse du climat pour les bus et les bateaux sera annulé. Il est prévu d'insuffler moins de moyens dans le fonds pour l'infrastructure ferroviaire, les routes nationales et le trafic d'agglomération. Cela remet en question l'extension des TP.

Il est aussi très important de développer des nouveautés dans le transport ferroviaire de marchandises. Comment le trafic marchandises par rail et par bateau peut-il être encouragé? Comment continuer la politique de transfert après la fin abrupte et étonnante de la chaussée roulante? Comment renforcer le fret ferroviaire à l'avenir?

Finalement, l'Europe aussi va nous préoccuper durant les prochaines années. Il faudra examiner ce qui a été convenu en détail, et dans quelle mesure les discussions avec l'OFT permettront de prendre des mesures pour protéger les conditions de travail en Suisse.

D'autres thèmes importants de la politique des transports du point de vue du SEV ?

Il convient de continuer à suivre de près la réforme en cours du TRV. Quel sera l'impact de l'introduction d'un benchmarking national et de l'application de conventions d'objectifs dans les transports commandés?

CFF CARGO

Postes supprimés: savoir-faire en danger

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le 20 mai, CFF Cargo a informé les collaborateurs-trices d'une autre étape de suppressions de postes. Le SEV aimerait recevoir un plan d'affaires sérieux à ce propos. «La principale priorité est de traiter le personnel de manière décente et que des solutions adaptées soient trouvées pour tous, afin de garantir un avenir professionnel sûr», souligne le secrétaire syndical SEV en charge du dossier Philipp Hadorn. «Les perspectives du trafic marchandises également sont importantes.»

Jetons un œil au passé pour comprendre cette dernière progression du démantèlement: en décembre dernier, CFF Cargo a présenté aux partenaires sociaux une première étape de démantèlement pour consultation, au motif que la baisse de conjoncture économique amenait un recul du trafic. Pour cette raison, il fallait supprimer 81,6 postes à temps plein (ETP) jusqu'à fin 2025. Toutefois, sur ce nombre, 27 postes au Tessin ont pu être mis entre parenthèse après l'intervention du SEV, dans le but de faire une analyse plus approfondie. Ainsi en mars, la première annonce concernait encore 54,6 ETP, dont 38,8 dans la production sur divers sites, 11,8 dans la distribution à Olten et 4 dans le domaine des finances à Olten. Le SEV a souligné alors que Cargo devait avoir suffisamment de gens en cas de

reprise économique afin de pouvoir assurer une exploitation à nouveau croissante.

Le 27 mars, CFF Cargo a informé les partenaires sociaux de la suppression de 72 ETP supplémentaires dans la production, dont 48,9 ETP au Tessin (procédure d'orientation II), soit 22 de plus qu'annoncé précédemment, et 23,1 ETP dans le reste de la Suisse (procédure d'orientation III). Les motifs avancés par la direction: sa décision stratégique de ne plus transporter pour DB Cargo des convois de transit dès 2026 et d'autres pertes de trafic dues à la conjoncture en baisse.

Suppressions de personnel irréversibles, sans plan d'affaires ?

Le SEV a pris position le 29 avril et a demandé de stopper l'application jusqu'à ce qu'un plan d'affaires soit présenté, définissant de quelle manière CFF Cargo va assurer la production après un tel démantèlement. «Les coupes projetées et la simplification de l'offre n'amèneront pas de bons résultats économiques à moyen terme, et cela empêchera le transfert des marchandises de la route au rail, ce qui est pourtant nécessaire et urgent», prévient Hadorn. «Afin de pouvoir évaluer sérieusement si le démantèlement peut contribuer au moins à un petit mieux à l'avenir, nous aimerions enfin voir une stratégie avec des hypothèses concrètes et des bases de calcul.»

Le SEV craint qu'après le démantèlement, de nombreux spécialistes disposant d'un précieux savoir-faire feront défaut et que CFF

Cargo ne sera plus en mesure de faire fonctionner correctement sa production. Il a ainsi proposé qu'au lieu de se séparer du personnel qui n'a pas assez de travail, celui-ci pouvait être prêté à d'autres entreprises, avant tout au sein du groupe CFF. Cependant, dans sa réponse du 6 mai, la direction a rejeté les revendications du SEV et n'a toujours pas présenté de plan d'affaires. Parmi les revendications du SEV, il y avait diverses solutions allant dans le sens du personnel et dépassant les dispositions de la CCT. La direction Cargo a clairement répondu que la CCT faisait foi.

Protection précieuse dans la CCT

Dans les faits, la CCT CFF Cargo contient déjà des dispositions contraignantes pour les suppressions de postes:

- Protection contre le licenciement après quatre années de service et dès l'âge de 58 ans pour tous;
- CFF Cargo doit proposer un travail convenable au personnel touché par la perte du poste de travail;
- Les salaires actuels sont protégés par des droits acquis de durée limitée.

Il s'agit maintenant de contrôler avec grande attention que toutes les prescriptions de la CCT soient bien respectées. Si des collègues ont l'impression que des points de la CCT sont bafoués, il s'agit de contacter immédiatement le SEV afin que nous puissions intervenir. Par exemple, si des pressions sont exercées afin que certaines choses qui ne devraient pas l'être soient acceptées. Le SEV se

tient à disposition de ses membres également pour des conseils et des accompagnements aux entretiens concernant l'avenir professionnel qui pourront s'avérer difficiles.

Que va-t-il se passer ?

Tout n'est pas en train de s'écrouler. Mais une fois de plus, CFF Cargo est massivement redimensionnée, comme beaucoup de collaborateurs-trices l'ont vécu déjà à plusieurs reprises. D'autres étapes de démantèlement vont suivre l'une après l'autre, car la direction a le dessein de réduire ses effectifs d'un cinquième d'ici 2030 dans le cadre de la réorganisation «G-ensis», sur la base des quelque 2120 ETP à fin 2024.

Cela implique notamment une nouvelle réduction du trafic par wagons isolés (TWI), dans le but de parvenir à une autonomie financière après une

phase transitoire de soutien de la Confédération, même si cela est peu réaliste tant que les conditions-cadres restent aussi défavorables pour le rail dans la lutte concurrentielle avec la route. Le SEV continuera à se battre pour que les autorités politiques comprennent l'importance d'indemnités illimitées pour le TWI afin d'éviter un nouveau transfert du trafic marchandises sur la route. Si les bouchons augmentent, de même que le bruit et la pollution atmosphérique à cause des camions, personne n'y aura gagné!

Une chose est sûre: CFF Cargo aura encore besoin de personnel qualifié. Certains indices laissent penser que le nouveau chef de production s'inquiète déjà du fait qu'après le démantèlement, il puisse manquer des personnes disposant du savoir-faire nécessaire. Il s'agit de tirer les conclusions adéquates de telles constatations!



CFF Cargo ferme huit terminaux de transport combiné, notamment à Renens.



AGRESSIONS

Des collègues racontent

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dans le cadre de la campagne SEV sur la sensibilisation aux agressions toujours beaucoup trop nombreuses envers le personnel des transports, des membres racontent dans le *Journal SEV* comment ils les ont vécues. Dans ce 1^{er} article, deux assistantes clientèle s'expriment.

Monique (prénom d'emprunt) a été violemment agressée verbalement il y a huit ans : alors que son IR s'approchait d'une gare un après-midi, elle traversait un compartiment, lorsqu'elle vit un client (35-40 ans) qui avait réussi à passer inaperçu lors du contrôle. Il fonça sur elle, la qualifiant de toutes sortes de noms d'oiseau en lui crachant contre. Par chance, il atteignit « seulement » son foulard. Elle lui demanda alors son billet. Il s'enfuit hors du train. Monique expédia le train, informa le 2^e assistant clientèle de l'incident et se lava dans les toilettes du train. Environ 15 minutes

plus tard, à la gare terminus du train, son collègue s'occupa d'elle et lui recommanda de rentrer à la maison au lieu d'effectuer encore 20 minutes d'orientation clientèle. Elle fut contente de pouvoir prendre une douche dans les vestiaires et elle effectua une annonce ESQ. Son supérieur hiérarchique la contacta le jour même et déposa plainte auprès de la police. Le coupable, qui avait probablement absorbé une substance illicite, n'a certes pas été retrouvé, mais Monique était satisfaite du traitement de son « affaire ». Le lendemain, elle était déjà de retour au travail. Durant deux mois néanmoins, elle est restée aux aguets dans le train, pour s'assurer que personne ne la suivait.

Trois ans plus tard, après avoir quitté les CFF pour un autre employeur du domaine, Monique contrôle un client (env. 30 ans) qui voyage avec ses souliers sur le siège et sans billet. Comme il commence à râler, elle se contente de le réprimander poliment sans lui infliger d'amende, afin d'éviter que la situation ne s'envenime. Lorsqu'elle descend du train à la gare ter-

minus, soudain, il apparaît devant elle et la coince contre le train de ses mains. Il se met à l'insulter. Elle tente de garder son calme et tente d'attirer l'attention de son chef de team. Il réalise sa situation et s'approche tout en appelant la police des transports. Le client s'enfuit. La police des transports parvient à l'attraper et demande à Monique si elle veut déposer plainte. Elle répond par l'affirmative et demande de pouvoir être auditionnée à un endroit où il n'y aura pas d'agresseur. Le chef d'équipe reste sur place malgré qu'il ait terminé son service et fait un débriefing avec elle.

Durant la période qui suivit, elle a continué à travailler normalement, toutefois plus avec la même assurance. D'autres discussions avec le chef de team lui ont été utiles. Elle était bien contente que l'agresseur ait été arrêté. En revanche, le supérieur hiérarchique l'a déçue, car il a trouvé exagéré de déposer plainte. Heureusement, le d'équipe l'a soutenue. Aujourd'hui, elle est cheffe de circulation des trains. Il faut préciser qu'elle n'a pas changé de profession à cause des agressions.

Patricia (59 ans, prénom d'emprunt) est assistante clientèle depuis presque dix ans aux CFF. Durant l'été 2022, un dimanche matin, elle participe au remisage d'un train. Un w.c. est fermé. Après plusieurs minutes, un homme en sort. Il semble avoir pris de la drogue ou de l'alcool. Elle veut lui montrer la sortie et, de sa main, elle touche sa veste. À ce moment, il la saisit et la bloque dans un coin de la zone d'entrée. L'homme de 35 ans est bien plus grand et plus fort qu'elle. Elle lui demande à plusieurs reprises de la laisser partir, puis elle lui lance un coup de poing dans le ventre. Elle parvient à se

dégager et se réfugie dans le compartiment. Il la suit, mais elle appelle la police des transports et son collègue la rejoint. L'homme se calme et se laisse conduire hors du train par le personnel de sécurité. Elle termine son tour jusqu'au dépôt. « Je voulais rentrer chez moi, mais j'ai appris à aller jusqu'au bout des choses. Je pouvais encore me charger du passage de service, des annonces et de l'expédition du train mais le contrôle des billets, ça c'était trop pour moi. » Elle écrit une annonce ESQ et déclare au supérieur hiérarchique qui l'appelle qu'elle peut effectuer les trois jours de travail qu'il lui reste avant les vacances. Bien que le lendemain elle ait des courbatures dans tout le corps, elle va travailler, mais effectue les contrôles à deux agents uniquement. Même après ses deux semaines de vacances, elle n'est plus aussi sûre d'elle lors des contrôles.

En décembre, un client sans titre de transport l'insulte très grossièrement parce qu'elle lui établit seulement un billet aller au lieu d'un aller-retour. Elle appelle la police des transports qui appréhende l'homme de 55 ans. Il sera condamné à une amende.

Patricia se remet aussi de cet événement et, en janvier 2023, un samedi matin, elle tombe sur un homme d'une quarantaine d'années sans billet. Il rentre de fête. Il demande avec impolitesse où est écrite l'obligatoire de posséder un billet et refuse de donner ses données personnelles. Finalement, il paie les 90 fr. par carte de crédit. Lorsqu'elle lui remet sa quittance, il s'approche à cinq centimètres de son visage et jette un regard vers le client d'en face, qu'elle pourra citer plus tard comme témoin. Puis il quitte le compartiment. Le train s'arrête et il des-

cepend. Au moment de l'expédition du train, elle le voit soudain surgir. Elle se réfugie dans le train et ferme la porte. Il se jette sur la porte. Ne parvenant pas à l'ouvrir, il donne un grand coup dedans. Patricia tremble de tout son corps mais termine quand même son tour. Malgré une annonce ESQ, elle n'entend rien du supérieur hiérarchique. Le dimanche, elle l'appelle et l'informe que le lundi elle ne pourra pas travailler. Elle se sent si mal qu'elle va chez le docteur qui la met à l'arrêt pour un mois. Elle dort une semaine entière. Il lui faut plusieurs mois jusqu'à ce qu'elle puisse de nouveau monter dans un train sans avoir peur.

Après trois mois, elle recommence à travailler. Elle effectue à satisfaction les tâches administratives qu'on lui assigne. Une fois par mois, elle va chez son médecin et fait une thérapie. Elle postule pour une 2^e formation aux CFF. Elle ne se sent pas beaucoup soutenue par sa case-manager et se fait accompagner de l'assistance judiciaire du SEV. Finalement, elle trouve une place d'apprentissage en tant que conseillère clientèle mais qui se trouve à trois heures de train de l'endroit où elle vit avec son partenaire. Elle doit ainsi résider sur place durant la semaine. L'apprentissage lui plaît bien.

Patricia ne comprend pas que les procédures pénales après la première et la troisième agression aient été suspendues car elles ont complètement bouleversé sa vie. L'autorité d'instruction a apparemment trouvé qu'elles n'étaient pas suffisamment graves puisqu'elle a pu continuer à travailler. Pour cette raison, aujourd'hui, elle ne le ferait plus. Et elle se rendrait aussi plus tôt chez le médecin.



ÉTUDE TRAPHEAC

Premiers résultats de l'enquête santé

Irina Guseva Canu et Florent Blanc, Unisanté
journal@sev-online.ch

S'inscrivant dans le prolongement des enquêtes du SEV en 2010, 2018 et de l'enquête intersyndicale menée en 2022 par les chercheurs-euses d'Unisanté et de l'Université de Lausanne, l'étude de cohorte TRAPHEAC permet une analyse plus précise de l'évolution dans le temps des risques professionnels pour les conductrices et conducteurs de bus en Suisse. Premiers résultats de l'étude.

TRAPHEAC est un projet de recherche national consacré aux conductrices et conducteurs de bus, à leurs conditions de travail, leur santé et les liens de causalité entre eux. Reposant sur un large réseau de partenaires¹, TRAPHEAC est porté par les chercheurs-euses d'Unisanté et de l'Université de Lausanne pour garantir son indépendance scientifique et la protection absolue des identités et des données des participant-es. TRAPHEAC, c'est l'acronyme anglais pour « Transport Personnel Health Cohort study », ce qui se traduit en français par « Étude de cohorte sur la santé du personnel des transports ».

Il s'agit d'une étude unique dite « longitudinale » qui suit sur plusieurs années un grand nombre de chauffeurs, avec d'abord un état des lieux général, puis un suivi annuel de mise à

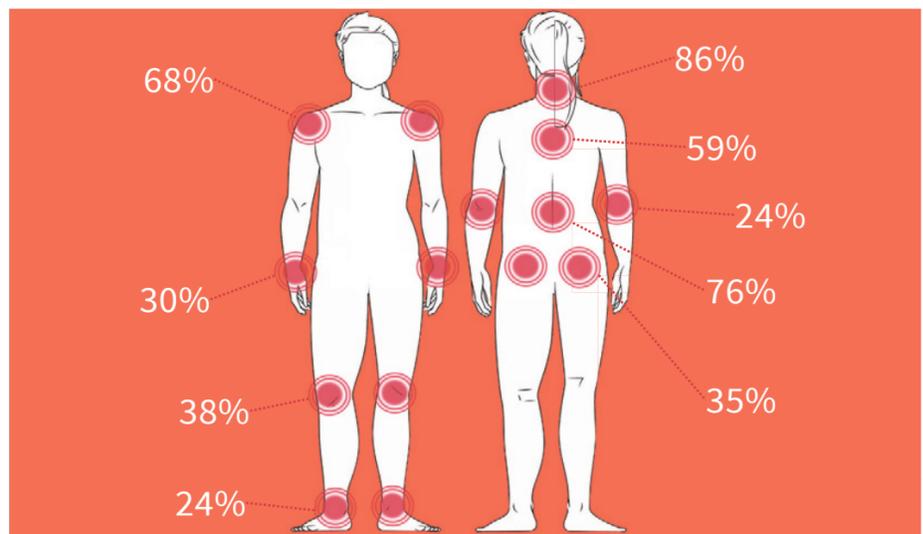
jour. Le but est d'évaluer l'impact de différents facteurs du métier sur la santé et les conditions de travail, mais aussi leur évolution mutuelle dans le temps. Une analyse impossible avec les enquêtes ponctuelles. Nous livrons ici les premiers résultats fondés sur les données du premier questionnaire d'inclusion dans TRAPHEAC lancé il y a un an et pour lequel nous avons reçu plus de 600 réponses.

Contraintes ergonomiques

Sur le plan ergonomique des postes de conduite, les résultats montrent une amélioration depuis les années 80, liée à l'avancée technologique et aux différentes normes. Cependant, depuis une dizaine d'années, on voit une stagnation des scores ergonomiques de bus, avec des valeurs se situant autour de 60 points (100 étant le meilleur score ergonomique). Le niveau d'exposition au bruit a quant à lui considérablement baissé ces vingt dernières années et aucun des bus n'expose les conductrices et conducteurs au-delà de la limite d'exposition autorisée qui est de 85 dB(A).

Organisation du travail

Les contraintes organisationnelles, notamment les journées de longue amplitude horaire (+10 h), les week-ends passés au travail et l'accès limité aux toilettes restent fréquents dans le métier. En 2024, seules 30 % déclarent ne pas



Répartition des TMS selon la localisation corporelle. Pourcentages basés sur 419 réponses.

avoir de journée de plus de 10 heures dans leurs emplois de temps. Plus de 20 % disent effectuer deux fois par semaine des journées de plus de 10 heures. Presque 70 % ont dit avoir travaillé un week-end entier dans les quatre semaines avant leur réponse au questionnaire.

Agressivité

Le rapport aux passager-es et aux autres usager-es de la route est un facteur de stress important : la crainte d'un accident et l'agressivité se manifestent au moins une fois par jour pour plus de 40 % du personnel de conduite.

Santé physique et mentale

Lorsque les contraintes subies sont trop intenses et prolongées, leur impact négatif sur la santé est à prévoir. Les maladies les plus fréquentes dans ce secteur professionnel sont, par ordre d'importance : 1. Allergie (21 % des répondant-es), 2. Hypertension artérielle (20 %), 3. Reflux gastro-œsophagien (brûlures d'estomac et remontées acides) (19 %), 4. Hernie discale (19 %), 5. Arthrite (15 %), 6. Troubles de l'oreille interne (14 %).

Comme pour les précédentes enquêtes, les troubles musculo-squelettiques (TMS) ont un impact primordial sur la santé des conductrices et conducteurs. Leur répartition corporelle est variée, mais se concentre majoritairement sur le dos, les épaules et la nuque (cf. schéma).

Un tiers des répondant-es perçoit un stress fort en lien avec leur métier. Le stress est connu pour son impact négatif sur la qualité du sommeil. La moitié des participant-es de l'étude rencontre des troubles du sommeil, principalement des insomnies. Ces troubles empêchent une bonne récupération et peuvent entraîner des problèmes de santé physique et mentale.

Épuisement professionnel

Dans cette étude, 15 % des répondant-es font face à un risque élevé d'épuisement professionnel et 20 % sont à risque modéré. Une analyse plus approfondie montre que le risque d'épuisement augmente de 4 % par journée de travail longue (+ de 10 h) supplémentaire par semaine, et est doublé en cas d'exposition au stress professionnel et au déséquilibre entre les efforts fournis et la reconnaissance. Malgré cela, les conductrices et conducteurs se sentent globalement satisfait-es de leur qualité de vie (65 %) et de leur santé (65 %). Seuls quelques résultats sont présentés ici, mais ils apportent déjà des pistes sur les enjeux du quotidien auxquels le personnel de conduite fait face et les mesures à mettre en place pour les réduire. Le projet ne fait que commencer ! Venez y participer et en apprendre davantage sur www.trapheac.ch/fr/participer/ !

1. SEV, ssp, syndicom, UTP, OFE, Offices fédéraux : OFE, OFT, OFS et OFSP.

ANGLE DROIT

Tableaux de service et protection des données

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

Les tableaux de service sont délivrés et... on l'a attendu impatiemment, mais force est de constater que le vendredi tant désiré n'a pas été accordé. Celles et ceux qui travaillent dans les tours connaissent bien ce sentiment. Mais qu'à cela ne tienne, il suffit de contacter le ou la collègue et d'échanger le tour: jusqu'à présent on a toujours pu s'arranger. Cela pourrait-il toutefois changer ?

Depuis le 1^{er} septembre 2023, la nouvelle loi sur la protection des données (LPD) est en vigueur et dans beaucoup de domaines, elle est la cause de pas mal de confusion et entraîne des différences de traitement dans la manière de divulguer les données. Remettons un peu d'ordre dans tout cela.

Loi sur la protection des données LPD

La LPD a toujours servi et sert encore à protéger les données personnelles contre toute intrusion, divulgation ou utilisation non autorisée. En principe, pour utiliser ces données il faut une autorisation. Mais toutes les données ne bénéficient pas de la même protection: seules les données personnelles sont protégées, soit toutes les données qui permettent d'identifier une personne. En font partie les noms, adresses et numéros de téléphone, les dates de naissance, les adresses électroniques.

Les données susmentionnées sont des données personnelles générales mais il existe, au-delà de cela, un domaine de protection particulier pour les données personnelles sensibles, par exemple les données médicales, les données sur la situation financière ou d'autres données dont la divulgation peut entraîner des préjudices personnels.

Ces données ne peuvent être traitées que dans un but contractuel ou légal. Elles doivent être en tout temps à disposition de la personne qui les a fournies, qui doit avoir la possibilité de les corriger. En particulier le traitement des données personnelles sensibles nécessite le consentement explicite de la personne concernée.

Les tableaux de service

Les tableaux de service contiennent toutes les données nécessaires sur les tours prévus

pour chaque personne. Y figurent le nom, le numéro personnel, le numéro du tour de service avec les heures de début et de fin, le numéro de téléphone de service. Il ne s'agit donc pas de données personnelles sensibles et ces informations peuvent être traitées par les répartiteurs sans le consentement explicite de la personne concernée. Pour des raisons d'exploitation, les répartiteurs doivent avoir accès à toutes les données concernant toutes les personnes qu'ils doivent répartir.

Pour les collaborateurs-trices d'une équipe, ces données sont certes leurs données personnelles, mais constituent aussi des données d'exploitation. Elles sont nécessaires pour savoir quels tours il faut assurer, avec qui on travaille ou avec qui on pourrait éventuellement échanger son tour.

Dans un tel contexte, les tableaux de service ne violent pas la protection des données et il n'y a pas d'enjeu particulier, ils peuvent ainsi être divulgués aux personnes qui ont besoin de ces informations pour des raisons d'exploitation.

Seules les informations concernant les absences pour raison de santé pourraient être soumises à la réglementation spéciale qui concerne les données sensibles, car, pour la bonne marche de l'exploitation, les collègues ne doivent pas savoir si des personnes ne sont pas là à cause de problèmes de santé. Il leur suffit de savoir que ces personnes sont absentes.

On peut ainsi dire que les données des tableaux de service servent à des fins d'exploitation et qu'elles peuvent donc être traitées. Seules les données nécessaires à la réalisation du travail peuvent être consultées: pour les répartiteurs toutes les données concernant le personnel qu'ils doivent répartir et pour les collaborateurs-trices, toutes les données relatives à l'équipe. L'affichage ou la consultation sans communication des absences pour raisons de santé est en fait également autorisé du point de vue de la protection des données étant donné que cela sert les processus de l'entreprise, ce qui est prévu et nécessaire.

En conclusion, même si la nouvelle loi sur la protection des données est devenue beaucoup plus contraignante, il n'y a aucune raison de renoncer aux pratiques actuelles, d'autant plus qu'il est tout à fait souhaitable que les services ne soient pas échangés par le biais des répartiteurs mais directement en accord avec les supérieurs hiérarchiques.

PV BIENNE

L'Emmental nous appelle!

Robert Drewes. Le point central de notre randonnée avec 23 participants a été le repas de midi à la fromagerie de Marbach, notre destination. Le choix se portait entre une fondue et un gâteau au fromage, les deux menus ont été très appréciés. Le voyage a commencé à Bienne à 7h52 en direction de Langnau i.E, où nous avons pris une pause-café au restaurant Pöstli. Nous avons ensuite pris un car postal pour arriver au point de départ de notre excursion à Schangnau Grunachen.

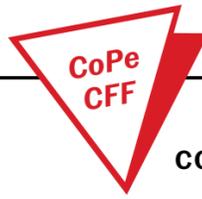
La randonnée d'une heure et demie, sous une température agréable et un ciel légèrement nuageux, nous a conduits le long du sentier d'aventure des fabuleux gazouillis «Sagenhaftes Gezwitscher» le long du Schon-

bach jusqu'à Marbach.

Après le dîner, une partie du groupe a pris les transports publics pour rentrer dans le Seeland, tandis que la majorité a marché encore 1h30 jusqu'à Wiggen. L'oubli d'un téléphone portable et d'une veste rouge a occupé une partie de l'après-midi mais a été résolu sans problème. Le retour à Bienne s'est achevé à 18h30.

Remerciements à nos guides Ruth et Peter Habegger, accompagnés du chien Nasko, pour l'organisation impeccable.

Les prochains événements sont le voyage de la section «Broc/Maison Cailler» le mercredi 20 août ainsi que la randonnée d'automne du jeudi 9 octobre 2025.



COMMISSIONS DU PERSONNEL

Le SEV félicite les élu.e.s

Markus Fischer / Susanne Oehler (E-Mail: susanne.oehler@sev-online.ch). Ont été élus lors des élections par écrit:

Trafic voyageurs, CoPe Surface – PP-Production:

• BP-Conduite des trains Centre/Sud (1 siège): Etienne Zanetti (SEV)

• BP-Conduite des trains Est (1 siège): Jan Zweifel (VSLF)

Unités du Groupe & Immobilier, CoPe surface – Immobilier-Facility Management:

• IM-FM-Centre (1 siège): Peter Mäder (SEV)

Cargo, CoPe Surface:

• Cargo Centre (2 sièges): Lucien Brügger (SEV) et Iwan Blatter (SEV)

• Cargo Asset Management (1 siège): Frank Grundmann (SEV)

Ont été élu.e.s lors des élections tacites:

Trafic voyageurs (P):

CoPe Division P – Production & Marché:

• MP-Marché Support (1 siège): reste vacant

• PP-UHR (1 siège): Hasan Demiral (SEV)

• PP-TPO (1 siège): Thomas Bernasconi (SEV)

CoPe Surface P – Division Marché:

• MP-Marché VS/VGB Zurich Ouest (1 siège): Jasmin Winz (SEV)

• MP-Marché VS/VGB Léman Est (1 siège): Lionel Fournier (SEV)

CoPe Surface P – Division Production:

• PP-Production BP-KB (1 siège): Aleksandra Scheiber (SEV)

• PP-Production UHR-SAN (= centres d'entretien) Reparaturcenter Zürich Altstetten RZA (1 siège): Goran Bijelic (SEV)

• PP-Production UHR-SAN (centres d'entretien) Genève (1 siège): Franck Michelet (SEV)

• PP-Production UHR-Ateliers Yverdon (1 siège): Nicolas Goël (SEV)

• PP-Support Bellinzona & Pollegio (1 siège): Micaele Birra (SEV)

• PP-Support Production SUP (1 siège): Zoé Eichenberger (SEV)

• PP-Production BP-Cleaning/Manoeuvre Région Est (1 siège): Dance Handke (SEV)

Infrastructure:

CoPe Division Infrastructure:

• I-Support: SQU, I-HR, I-F, I-DET (1 siège): André Eggimann (SEV)

CoPe Surface Infrastructure:

• Horaire et Exploitation (= FUB): Conduite de l'exploitation Région Centre (1 siège): reste vacant

• FUB: Conduite de l'exploitation Région Sud (1 siège): Thomas Sulmoni (SEV)

• FUB: Intervention Région Ouest (1 siège): Nicolas Turuvani (SEV)

• FUB: Intervention Région Est (1 siège): Raimon Häberlin (SEV)

• Disponibilité et entretien (VU): Surveillance I-VU-UEW (1 siège): Kristiyan Ueney (SEV)

• Achats, Supply Chain et production, Protection des chantiers I-ESP-BSI (1 siège): Daniel Merker-Senn (SEV)

• Energie, Finances, Human Resources, Sécurité/qualité/environnement, Développement de la division (1 siège): Martin Justra (SEV)

Unités du Groupe et Immobilier:

CoPe Division Unités du Groupe et IM:

• Circonscription Unités du Groupe (1 siège, réservé à IT): Joe Scheidegger (SEV)

Cargo:

CoPe Surface Cargo:

• Surface Ouest (2 sièges): Gregory W. Albert Preti (SEV), Bruno Schmid (VSLF)

• Aarepark (1 siège): Michèl Leone (SEV)

TPF

Ère de changement dans la continuité

Yves Sancey. Assemblée forte en émotion le 21 mai à Fribourg. Plus de 70 personnes ont écouté et remercié Fritz Haenni qui quitte la présidence de la section VPT-TPF après 10 ans dont 4 depuis la fusion. Il a rappelé l'importance pour lui des valeurs de loyauté, solidarité, tolérance et courage civil qui ont guidé son action jusqu'à la signature de la CCT qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2026. Patricia Alcaraz sera désormais la secrétaire syndicale responsable des tpf au SEV. Pablo Guarino occupera une autre fonction au SEV (voir p. 4).

L'arrivée des femmes est une réalité dans le monde des transports et c'est donc logiquement que Paula Pythoud, membre du comité et conductrice au dépôt de Bulle, a été élue présidente à l'unanimité. Pour elle, «l'union fait la

force». La vice-présidence revient à Laura Jorand, du dépôt de Fribourg, motivée pour «soutenir les collègues». La représentante des contrôleuses sera Nori Blumenstein. Les sortantes du comité ont été chaleureusement remerciées. Ce comité aura en particulier comme tâche de s'assurer de la bonne application de la CCT et de faire l'interface avec les collègues pour faire remonter les problèmes.

Fritz passe le témoin, mais sera à disposition du nouveau comité et continuera de se battre p.ex. sur la question de la sous-traitance. Une proposition a du reste été envoyée pour le Congrès du SEV (voir p. 4). En fin d'assemblée, une résolution a été votée à l'unanimité qui mandate le SEV pour trouver une façon de compenser la suppression de la carte blanche.



De g. à dr.: la nouvelle présidente de la section Paula Pythoud, le président du SEV Matthias Hartwich, la nouvelle vice-présidente de la section Laura Jorand, Fritz Haenni, Pablo Guarino, la nouvelle secrétaire SEV aux tpf Patricia Alcaraz et Joel Goy (vice-président, secteur de la voie).

ROMAN GRAPHIQUE

La vie rêvée de l'homme-bus



Yves Sancey. Peut-on être interné pour sa passion pour les trolleybus? La question semble pour le moins saugrenue. Pourtant, c'est ce qui est véritablement arrivé à Martial Richoz, alias l'homme-bus, figure bien connue du Lausanne des années 80 et décédée l'année passée à 61 ans qui a librement inspiré Paulin, le personnage central de ce roman graphique « Voie de garage ».

Quand il était enfant, Paulin admirait les trolley-bus qui roulaient à Lausanne. L'école ne l'intéressait pas vraiment, en dehors de la poésie. Devenu un jeune homme doux et affable, il ne vit que pour sa passion. Il connaît les lignes par cœur, leur fonctionnement, les habitudes des chauffeurs. Adulte, il sillonne les rues

au volant de trolleys imaginaires, un chariot fait de bric et de broc avec même une machine à tickets! Le volant, il l'a reçu lors d'une journée porte ouverte des tl. Une visite mémorable pour Paulin. Sur les trottoirs, le long de lignes imaginaires, il joue au conducteur, dont il a reçu l'uniforme, en discutant avec le voisinage, en faisant rire les enfants. « Grâce à mes trolleys, je suis en contact avec les gens », dit-il dans une des cases. Il fait le bruitage des sons familiers typiques des véhicules. Les passants s'en amusent, la télévision lui consacre un reportage, et deux de ses chariots-trolley-bus sont exposés au musée d'Art brut de la ville.

Un type original, ce Paulin, heureux dans son monde. De jeunes morveux le traitent de « tablard ». Un riverain mal à l'aise dénonce même cet énergumène aux autorités, qui l'internent brièvement en 1986 en hôpital psychiatrique après s'être bagarré avec des types qui avaient voulu casser l'un de ses trolleys. Un avocat et un journaliste prennent alors sa défense, tandis qu'une manifestation populaire s'organise.

Derrière cette histoire singulière, cet album interroge la notion de normalité dans la société contemporaine. Le scénario de Sophie Adriansen se déroule judicieusement au rythme de la chanson de Pierre Vassiliu *Qui c'est celui-là?* et montre comment un enfant rêveur

et solitaire se mue en adulte tout aussi rêveur et apprécié de tous, par sa simplicité et son naturel. Paulin sait qu'il ne vit pas comme les autres, mais explique que c'est pour se protéger de la tristesse que lui inspire le monde qu'il se réfugie dans son trolleybus imaginaire.

Pourquoi l'en empêcher? Qu'est-ce qui met en péril la société et ses concitoyens de le voir circuler dans le quartier, joyeux et amical? Voilà les questions qui émanent de ce récit. Un beau sujet philosophique, traité avec la légèreté adéquate, et qui confirme aussi le talent de narrateur et de dessinateur d'Arnaud Nebbache. Sa gestion des masses colorées, ses cadrages subtils et la fluidité de ses formes impressionnent, sans esbroufe et avec pas mal d'émotions. Après les documentaires, le théâtre et la BD, « l'homme-bus » sera aussi prochainement le héros d'un film au cinéma.

Voie de Garage · Sophie Adriansen (scénario) · Arnaud Nebbache (dessin, couleurs); éditeur: Dargaud; 120 pages; date de parution: mars 2025.



TPG - GENÈVE

Refonte totale des horaires rejetée. Les négociations recommencent

Yves Sancey. Le protocole d'accord du 6 mai 2024 avait permis la levée d'un préavis de grève. Un de ses engagements concernait la création d'un groupe de travail pour mettre en place une refonte totale du système des horaires afin de les rendre moins pénibles. Celui-ci devait répondre à la revendication initiale du SEV de supprimer toute pièce de conduite supérieure 4 heures par tranche de travail et de réduire l'amplitude des plages voltige à 12 heures maximum. À la suite d'un travail mené sérieusement, mais dans un temps relativement court, une proposition a été présentée.

Celle-ci, avec une mise en place à l'étape de décembre 2025, ne pouvait avoir lieu que si toutes les parties donnaient leur accord. Le SEV a donc consulté ses membres de la conduite entre le 20 mars et le 17 avril.

Le résultat de cette consultation est sans appel. Près de 81% des votantes ont donné pour mandat au comité SEV-tpg de rejeter la refonte totale des horaires proposée et de retourner à la table des négociations.

Pour Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV, « les raisons du rejet sont la sursimplification des horaires et la flexibilisation accrue du

travail qui en découlait. On demandait aux collègues de renoncer à la planification annuelle des tours de service, soit un acquis fondamental garanti par la loi sur la durée du travail (LDT). En sursimplifiant les horaires, en passant de 37 à 5 roulements, on arrivait à des bornes extrêmement larges qui dépassaient les 12 heures d'amplitudes. Cela est problématique vis-à-vis du respect même de la loi. »

Dans les propositions du groupe de travail, une mesure était néanmoins défendue par le SEV. Il s'agit de l'introduction d'un temps administratif de 14 minutes, nécessaire vu la numérisation grandissante du métier de conducteur-ice (consultation de documents et mails sur la tablette notamment). Cette introduction d'un temps administratif, donc hors conduite, permettait également de répondre à la revendication du SEV de réduire les tranches de conduite à 4 h.

Le SEV ne se satisfait pas de cette non-entrée en matière. « Si le résultat n'était pas bon, les intentions n'étaient pas mauvaises. Cela ne doit pas être synonyme de statu quo », résume Aurélie. Le SEV a demandé à la direction de l'entreprise

de rouvrir les négociations sur les horaires à la conduite.

Lors de la séance périodique Exploitation du 8 mai, le SEV a rappelé ses revendications: tranches de conduite à 4 h max dont un temps administratif de 14 minutes, amplitude des plages voltige à 12 h maximum, amélioration des roulements.

Les tpg ont répondu que l'introduction d'un temps administratif n'était pas envisageable pour l'étape de décembre 2025, mais que ce sujet restait ouvert dans le cadre du travail de réduction des tranches de conduite de plus de 4 h.

Concernant les plages voltige et la réduction de leurs amplitudes actuelles, l'entreprise annonce l'impossibilité d'une mise en place pour l'étape de décembre 2025, mais envisage cela pour une potentielle étape intermédiaire en 2026.

En contrepartie de ces délais, les tpg proposent le maintien du système de compensation de la pénibilité à la conduite au-delà de la date initialement fixée au 31 décembre. Les négociations vont se poursuivre dans un cadre encore à définir. Des échéances concrètes seront établies lors de la prochaine séance périodique Exploitation au mois de juin.

ZPV GENÈVE

La section, sponsor du Genève CFF FC



Yves Sancey. Depuis peu la section ZPV Genève est devenue le sponsor du Genève CFF FC (anciennement FC Agent de trains Geneve) composé d'assistants clientèle, mais aussi des collaborateurs d'autres divisions. Football et syndicat? Voilà qui peut surprendre a priori. L'association de ces deux mondes a pourtant aussi quelques évidences! Fondé sur la solidarité et l'esprit d'équipe, le foot, quand il n'est pas un pur produit financier, est un sport collectif qui a de quoi séduire. Il permet de se rassembler et d'accomplir des choses ensemble.

Anthony Rizzo, président de la section ZPV Genève, résume ainsi l'avènement de cette collaboration: « Le Genève CFF FC joue en ligue C interentreprise. Il a commencé en septembre 2024 et a gagné le championnat à 7 joueurs. Nous avons beaucoup de membres ZPV à Ge-

nève, les joueurs peinaient à trouver des sponsors et, en discutant entre nous, nous nous sommes dit: et si nous unissons nos forces? De là est partie l'idée. La ZPV Genève a proposé de financer les maillots, aux couleurs grenat, comme celle du Servette qui donnait ses vieux maillots jusque-là. En échange, il y a un stand ZPV durant les matchs, ce qui permet de parler syndicat et foot, et les membres de l'équipe se syndiquent. Cela fait donc un donnant-donnant intéressant pour tout le monde. »

Pour Anthony, c'est aussi une manière de combattre des idées reçues: « Cela montre que le syndicat peut très bien se marier avec le foot. Ce n'est pas quelque chose d'ennuyeux et inintéressant. » L'équipe participera à un tournoi le 21 juin au stade de Varembe à Genève. Venez les soutenir!

DÉPART

Merci Élodie!



Yves Sancey. Élodie Wehrli a travaillé presque quatre ans comme juriste au secrétariat romand du SEV. C'est à la fois peu et, en même temps, cela a été suffisant pour qu'Élodie marque durablement ses collègues, unanimes pour saluer l'excellence et le professionnalisme de son travail et le grand vide qu'elle laisse au moment de son départ.

Non seulement l'équipe de la Romandie pouvait toujours compter sur elle pour recevoir des informations précises, claires et fondées, mais elle apportait dans son travail sa fougue militante. Cela lui permettait d'amener une réflexion syndicale dans le traitement des cas juridiques. Cela était précieux pour les secrétaires syndicaux et pour les membres afin de faire avancer certains dossiers,

trouver une voie juridique, là où d'autres auraient renoncé.

L'approche d'Élodie, éclairée, juridique et militante était également précieuse dans le traitement de thématiques syndicales globales et collectives. Elle n'hésitait jamais à venir soutenir les équipes syndicales et les sections dans des actions de terrain, professionnalisant ainsi ses compétences en grillade.

Élodie est aussi une militante féministe convaincue et convaincante. Cela aussi était précieux dans le cadre d'un secrétariat et d'une profession du transport qui se féminise et se diversifie, non sans quelques résistances. Elle a largement participé à l'organisation de la journée des femmes romandes de la branche du transport qui a été une franche réussite ainsi qu'à celle de la grève féministe du 14 juin 2023. Cela a permis de poser un certain nombre de revendications pour que les femmes trouvent une meilleure place dans ce monde encore très majoritairement masculin.

Élodie prépare maintenant son brevet d'avocate dans une étude de la place à Lausanne. Nous lui souhaitons tout le meilleur pour la suite de sa vie professionnelle et privée. Nous espérons la croiser dans une manif' le 14 juin, aux 20 kilomètres de Lausanne ou autour d'une bière, valaisanne sans doute! Et la retrouver plus tard comme avocate-conseil du SEV peut-être...

Sous-fédérations

4. 6.

LPV - Journée des femmes

Assemblée générale.

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

8. 8.

ZPV Bienne

Pique-nique.

Les membres ZPV Bienne, retraités et leur famille, sont cordialement invités à participer à notre pique-nique d'été à 15 h à Romont (BE). Venez passer un agréable moment, bonne ambiance assurée.

Pour tout renseignement, adressez-vous à Sandrine Grosjean.

Lien pour la cabane de Romont :

<https://www.romont-jb.ch/bourgeoisie-2/>

Retraités

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 boudodrome « 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 rolandbas-set1956@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 accueillerons par n'importe quel temps à Cossonay. Alors venez nombreux vous amuser et passer une bonne journée. *Les organisateurs.*

26. 6.
PV Fribourg

Sortie annuelle en train à Château-d'Oex.

Il s'agit bien de la sortie de la PV Fribourg et non pas de la PV Vaud, comme indiqué par erreur dans notre dernière édition. Toutes nos excuses.

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/

26. 6.

PV Neuchâtel

Course annuelle.

De la Gruyère au Simmental

La Chaux-de-Fonds dép. 9.02 - Neuchâtel dép. 9.46 pour Fribourg, puis bus TPF. Repas à Jaun Dorf (Hotel Wasserfall) : salade mêlée - côtelette de porc - pommes frites - légumes - dessert à choix. CHF 45.-

y compris eau minérale, vin et café. Retour : bus pour Boltigen, puis train via Berne. Inscriptions jusqu'au samedi 21 juin à renevey26@gmail.com ou 032 725 62 88

11. 9.

VPT branche Retraités

Journée de la Branche Retraités.

Arrivée sur le Rigi individuelle. Départ au plus tard du Rigibahn d'Arth-Goldau à 11h08 ou de Vitznau à 11h15 avec arrivée des deux directions à 11h47 à Rigi Kulm.

Vous choisissez vous-même l'heure et la variante de voyage qui vous conviennent le mieux

Programme :

12h00, allocutions du président central Gilbert D'Alessandro, du président SEV Matthias Hartwich et du nouveau vice-président SEV. 13h15, repas de midi en commun 15h30, fin de la réunion

Le nombre de places est limité. Le comité de la branche des retraités a donc établi une clé de répartition des participants avec le nombre de places par section. L'inscription se fait par l'intermédiaire des présidents des sections.

Date limite d'inscription : 1^{er} juillet. Pour toute question éventuelle, veuillez vous adresser au président ou à la présidente de votre section.2/

Manif' 14 juin

14. 6.

Romandie

GENEVE.

Rendez-vous : parc des Crottes dès 12 h pour un pic-nic géant, atelier pancartes. Dès 15 h départ de la Manifestation. Arrivée au Parc des Bastions. Pogr: www.14juin.ch

LAUSANNE.

Pas de cortège ambulant mais un rassemblement de 15h à 21 h au village féministe à St-François avec animations et concerts.

SION. Pl. de la Planta

Dès 13h: ateliers, stands associatifs, food trucks et un bar. A 14h: des prises de paroles inspirantes ouvriront la réflexion sur les enjeux féministes d'aujourd'hui. 16 h à 17 h : cortège revendicatif et coloré dans les rues de Sion. 17h à 19h30 : DJ set de Klaire Alice. À 20h concert : la chanteuse féministe Garance

DELEMONT.

14h: rendez-vous place Roland-Béguelin : atelier pancartes – stands du collectif féministe et des syndicats 15h30 témoignages – discours - revendications. 16h15 départ du cortège et discours devant l'Hôtel de Ville. 17h: arrivée à la cour du Château 17h15 à 19h15 Drink & Draw sur la piste de danse.

LETTRE DE LECTEUR

Qui est mon chef? Un kakistocrate ?



Didier Morel. Président, SEV la Plaine du Rhône

Je vais prendre une métaphore, hors du domaine des transports publics, pour essayer de décrire la dérive de notre système de gouvernance de nos entreprises privées et publiques actuelles.

Il était une fois, il y a une vingtaine d'années, c'est à dire, hier, dans une boulangerie, où j'exerçais avec plaisir mon métier de boulanger. Mon grand chef m'avait confié la responsabilité de fabriquer 10 kg de pain pour honorer la commande de notre clientèle. Or, je ne disposais que de 3 kg de farine !

Je me suis empressé d'aller chercher la quantité de farine manquante chez notre meunier attiré, afin de remplir ma mission demandée par mon employeur et satisfaire la commande.

Au retour de mon chef, celui-ci a pu constater que le travail a été effectué avec succès malgré le problème rencontré avec le manque des produits de base.

Il m'a chaleureusement remercié d'avoir honoré notre mission envers notre aimable clientèle. Il s'est empressé de me rembourser la dépense de la farine. Après m'avoir donné une bonne tape amicale sur mon épaule et un grand merci, ma journée s'est terminée heureuse du travail accompli et gratifiant.

Cette même situation en 2025 : mon chef arrivant et constatant les résultats de mon travail, s'est exprimé avec un timbre de voix, à la fois, agacé et méprisant ; mais que se passe-t-il ? Son regard hagard et menaçant... Mais de quel droit vous êtes allé acheter de la farine ?

Sachez que nous avons établi des processus pour la gestion des matières premières. Pour l'achat et la gestion des différentes matières premières afin d'optimiser l'efficacité de notre entreprise. NOUS trouvons votre comportement, envers le respect des processus mis en place par nos soins, inapproprié et inacceptable de votre part. De plus, je ne vous rembourserai pas le prix payé au détail, car nous avons négocié un rabais substantiel auprès de notre fournisseur. Désolé pour votre perte financière qui restera, bien évi-

demment, à votre charge. Sachez qu'à l'avenir, nous ne pourrions plus tolérer de tels agissements de votre part !

Voulant essayer de me justifier en mettant en évidence la satisfaction de la clientèle, reduit par l'entreprise, grâce à mon travail ...

Une nouvelle saillie me revient en pleine gueule ! Vous devez vous conformer aux processus, dûment réfléchis, et mis en place par l'entreprise. ET C'EST TOUT ! Si cela ne vous plaît pas, vous pouvez partir ! Nous ne retenons personne !

Par cette métaphore, il faut essayer de comprendre, que nous vivons, dans un système professionnel totalitaire et répressif. Irrespectueux et destructeur de ce nouveau monde du travail, soi-disant, offrant de bonnes conditions de travail. De plus, géré par nos chefs, qui subissent, eux-mêmes, cette manière de pratiquer.

Nous pourrions penser qu'il faudrait nommer des gens pour surveiller et gérer ces processus imbéciles, inappropriés et destructeurs. Mais cela recréerait de nouveaux chefs, plus de monde autour de la machine à café ainsi qu'une bureaucratie déjà si pesante et encore plus lourde ! Alors qu'avec un petit peu de bon sens et de jugeote de nos cadres, les choses seraient certainement meilleures pour toutes et tous ! À la place, on nous retourne que nous n'avons pas la formation, la vue d'ensemble et nous sommes « le petit personnel ».

Soit, nous sommes les petits bras, mais nous détenons la réalité du terrain qui est à des années-lumière de leurs réalités, mais considéré, par eux-mêmes, comme leurs vérités.

En conclusion, vous pouvez battre un chien. Il acceptera beaucoup de mauvais coups avec soumission et résilience. Mais... Car cela finit toujours par commencer avec un « mais »... le jour où il se retournera en montrant les crocs...

Alors, souris, même si c'est pour de faux.

PS : KAKISTOCRATIE. Ce terme désigne un système où les postes à responsabilité sont occupés par les individus les moins qualifiés ou les plus corrompus. Issu du grec, kakistos (le pire) et kratos (le pouvoir).

IMPRESSUM

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

Tirage: 8179 ex. (total 30996 ex.), certifié REMP au 13 janvier 2025.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (réd' 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.-.

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

Pré-press: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmedia-print.ch

Le prochain journal SEV (8/25) ne paraîtra que le lundi 23 juin 2025. En raison du congrès, nous avons dû repousser la date de parution. Merci de votre compréhension.

Le délai pour les annonces reste fixé au 10 juin à midi, celui de l'agenda au 10 juin à midi.

Huguenin Roger; 1933; Les Ponts-de-Martel, VPT transN.

Laurent Ruth; 1929; veuve de Jean, Lausanne, PV Vaud.

Roulier Jean-Jacques; 1938; monteur spécialiste, Le Mont-Pèlerin, PV Vaud.

Zimmermann Liliane; 1932; veuve de Roland, Penthaz, PV Vaud.

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

Agenda 7/25

HARCÈLEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL

Seule la partie émergée de l'iceberg est vue



Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Les cas de harcèlement sur la place de travail constituent un problème grave et répandu qui peut avoir de lourdes conséquences pour les victimes et l'environnement professionnel. De plus, les cas qui sont rendus publics ne sont que la pointe de l'iceberg, car dans notre société, la question est trop souvent minimisée et les victimes finissent par décider de ne pas porter plainte et de ne pas dénoncer la personne coupable. Il est primordial que les entreprises adoptent des mesures efficaces pour prévenir le harcèlement et réagir lorsqu'un cas se produit, par exemple en encourageant un climat de respect et favorable à la dénonciation. Nous en avons discuté avec Valérie Debernardi, avocate spécialisée en droit du travail.

Maître Debernardi, qu'est-ce que le harcèlement sexuel sur le lieu de travail ?

En Suisse, c'est la loi sur l'égalité (LEg) qui traite du harcèlement sexuel sur le lieu de travail dans son article 4 : «Par comportement discriminatoire, on entend tout comportement importun de caractère sexuel ou tout autre comportement fondé sur l'appartenance sexuelle, qui porte atteinte à la dignité de la personne sur son lieu de travail, en particulier le fait de proférer des menaces, de promettre des avantages, d'imposer des contraintes ou d'exercer des pressions de toute

nature sur une personne en vue d'obtenir d'elle des faveurs de nature sexuelle». Cette définition est délibérément très générale et large, et inclut toutes paroles ou plaisanteries portant sur la sphère sexuelle ou le genre. Une plaisanterie ou une appréciation sur le physique d'un-e collègue, p. ex., est un harcèlement au sens de la loi.

On peut ensuite s'appuyer sur la jurisprudence et le droit international qui sont plus spécifiques. Je suis persuadée qu'une victime est toujours au clair avec la définition d'un harcèlement quand elle en subit un. Quant aux auteurs, ils font juste semblant de ne pas la connaître. Ce genre de comportement empêche un climat serein au travail.

Y a-t-il en Suisse des harcèlements plus courants que d'autres sur la place de travail ?

C'est difficile à dire puisque ce que nous voyons et savons n'est que la pointe de l'iceberg. Il est encore malheureusement très difficile d'en arriver à une dénonciation. Seule une toute petite partie des harcèlements est portée devant le tribunal, mais je crains que les blagues sexuelles et/ou sexistes soient monnaie courante sur de nombreux lieux de travail, sans que personne ne dise rien. Souvent, lorsqu'un cas arrive au tribunal, il s'agit d'un cas grave, et il m'est déjà arrivé de suivre des cas qui étaient tout d'abord des plaisanteries sur le physique ou des invitations non désirées, mais qui cachaient des faits bien plus graves.

De manière générale, on peut affirmer que le harcèlement sexuel touche plus souvent les femmes et les minorités de genre (communauté LGBTQ+).

Quels sont les devoirs des employeurs pour prévenir et contrer le harcèlement ?

L'employeur a l'obligation de faire de la prévention. Il doit faire en sorte que tou-ttes les employé-es sachent ce qu'est le harcèlement, et que c'est interdit ! S'il est informé d'un cas de harcèlement, il doit entreprendre une enquête efficace et adaptée au contexte, sans que cela crée un climat de travail hostile à la dénonciation : si les employé-es ne se sentent pas en droit de dénoncer, cela constitue déjà une violation. L'employeur ne peut pas se cacher derrière un «je ne savais pas», surtout si l'on peut démontrer que l'environnement professionnel était hostile à la dénonciation.

Que peut faire un-e travailleur-euse harcelé ?

Cela dépend du contexte. Tout d'abord, il serait important que cette personne en parle avec ses supérieurs et les ressources humaines, pour laisser au moins une trace de tentative de dénonciation. Si cela s'avère trop difficile, voire impossible, alors la personne peut se tourner vers son syndicat. Dans tous les cas, plus la personne en parle, plus elle se protège contre d'éventuelles représailles pour avoir dénoncé.

Si la victime est licenciée ou poussée à la démission, elle a principalement deux possibilités : une procédure civile (droit du travail) ou une procédure pénale. Dans le premier cas, c'est l'employeur qui sera mis en cause pour n'avoir pas protégé efficacement l'employé-e ou pris des mesures préventives pour éviter le harcèlement. Dans le second cas, c'est le harceleur ou la harceuse qui devra répondre de ses actes. Si l'em-

ployeur est également le harceleur, il existe un article spécial dans le Code pénal (193 CP). Et une procédure n'exclut pas l'autre.

Il arrive souvent que la victime se sente plus blessée par le fait de ne pas être protégée par son employeur que par le harcèlement lui-même, auquel cas elle optera pour une procédure civile, même dans le cas d'un harcèlement grave.

Valérie Debernardi

Spécialisée dans le droit du travail. Assiste particuliers, syndicats et autres organisations dans les litiges portés devant les tribunaux cantonaux et nationaux. Impliquée dans des procédures judiciaires et extrajudiciaires, dont des affaires de discrimination et de traite des êtres humains. Accompagne les employé-es dans les rapports et négos avec les employeurs. Assiste les institutions dans l'analyse des règlements et autres dispositions légales. Possède un master bilingue en droit public dans les Universités de Genève et Bâle. A été admise au Barreau de Genève en 2021, après un stage au sein de l'étude Peter & Moreau, qu'elle a rejointe en janvier 2020. Auparavant juriste pour Unia. A participé aux négos sur les CCT et représenté les membres devant les instances de droit du travail. Membre du Réseau d'avocat-es et d'ONG spécialisées du Conseil de l'Europe assistant les femmes victimes de violence. Membre du comité de l'Association Viol-Secours et de l'Association des juristes progressistes (AJP).



LUMIÈRE ET ARCHITECTURE

Eve Stockhammer

Cet artiste et auteure bernoise est connue pour ses peintures, installations et dessins animés, mais aussi pour ses livres et photographies. Lors de ses voyages, elle emporte toujours

son appareil pour immortaliser paysages, personnes, animaux, ou des bâtiments. Ici, le magnifique pont piétonnier « Passerelle Saint-Georges » à Lyon, qui surplombe le

centre historique, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les rayons du soleil et leur lumière dorée, créent une atmosphère presque intemporelle. www.eveandart.com

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Quel est le nom du nouveau président de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ?

- Jon Pult
- Matthias Hartwich
- Giorgio Tuti

2. Quels organes du SEV seront élus lors du congrès ?

- Commission de gestion, direction syndicale, présidence du comité
- Présidentes et présidents de sous-fédérations
- Tous les membres du comité

3. Si 2 personnes se partagent un poste de direction, c'est du...

- Flopsharing
- Topsharing
- Coupling

4. Quels succès dans les urnes les syndicats ont-ils fêtés en 2024 ?

- Oui à la loi sur les transports publics et non à la loi sur la protection des données.
- Oui à l'impôt sur les successions et non à la loi sur le lobbying
- Oui à la 13^e AVS et non à la réforme de la LPP

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 10 juin 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 d'achats de livres 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° 6/2025:

c/b/a/c

C'est **Jean-Pierre Sterchi**, Montreux, membre de la section VPT MOB, qui remporte des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Karin Hofmann, première matelote de Suisse



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Karin Hofmann a écrit l'histoire en 1988 : elle est devenue matelote, la première de Suisse! Grâce à sa détermination et ses capacités manuelles, cette pionnière s'est fait une place sur le pont. Elle est ainsi devenue un exemple pour de nombreuses femmes. Aujourd'hui, elle travaille au centre de technique ferroviaire des CFF à Hägendorf.

Déjà enfant, Karin Hofmann était fascinée par le travail manuel. Son père tenait une menuiserie-charpenterie. Mais dans les années 70, ce n'était pas habituel pour les filles de s'intéresser aux métiers manuels, ni de jouer au football. Elle faisait les deux. En 1987, elle termina avec succès son apprentissage de menuisère. Le fait qu'elle ait dû se battre contre une rigidité des rôles a été pour elle une motivation plutôt qu'un obstacle.

Toujours en 1987, elle tomba sur une publicité de la compagnie de navigation du lac de Constance qui, à l'époque, appartenait encore aux CFF. On recherchait des matelots avec une formation manuelle. Elle avait ce qu'il fallait. Cependant, au lieu d'une invitation pour un entretien, elle reçut une attribution au nettoyage des voitures à Rorschach. « On ne voulait pas de femmes dans cette profession », se souvient-elle pensive. Et puis, un responsable de l'arrondissement III de la centrale CFF intervint en sa faveur. Finalement, en janvier 1988, Karin Hofmann put commencer sa carrière à Romanshorn, c'était la première matelote de Suisse.

Quelques obstacles pour notre pionnière

Ses débuts ne furent pas une promenade de santé. Personne ne savait que faire d'une femme dans ce rôle. Karin a même dû promettre de ne pas tomber enceinte dans les quatre premières années. Il n'y avait pas d'uniforme pour elle. Il avait fallu six mois pour qu'elle reçoive un habit taillé sur mesure. « Il n'y avait pas de vestiaire séparé ni de toilettes pour femmes » se rappelle-t-elle, avant de compléter: « Dans certaines entreprises c'est le cas aujourd'hui encore ! » Malgré ces conditions, elle a tenu bon. Elle est rapidement passée sur les bateaux de ligne, a réussi tous les examens nautiques et a été reconnue comme une professionnelle à part entière. Des articles dans la presse régionale, à l'instar de celle de boulevard, l'ont présentée en tant que première matelote. Cela a fait sensation dans toute la Suisse! Après neuf ans sur les bateaux, Karin Hofmann a décidé de changer pour un poste au chantier naval.

Du pont au chantier naval

Là elle a pu mettre à contribution ses aptitudes techniques et manuelles : en été, elle remplaçait le capitaine du port de plaisance, mettait à l'eau les bateaux et les yachts, hissait et posait les mâts des voiliers et effectuait des réparations sur les bateaux de course. « C'était gratifiant de voir que d'un bateau endommagé, on pouvait faire un véritable bijou », raconte-t-elle avec enthousiasme. Dans les ateliers elle n'était plus « la femme parmi les hommes », mais une collègue appréciée. Seule ombre au tableau : la formation de machiniste lui a été refusée. Un diplôme de fin d'apprentissage dans un métier technique était requis et à l'époque, les femmes n'y avaient pas accès.

À la maison près du lac

Elle vit aujourd'hui avec sa partenaire à Rheineck, près du lac de Constance. Son activité professionnelle actuelle l'a amenée au centre de technique ferroviaire des CFF à Hägendorf, où elle était à nouveau la seule femme au début. À cause du long chemin pour se rendre au travail, elle dort durant la semaine près du centre. « Rheineck est mon havre de paix, c'est là que je fais le plein d'énergie. Hägendorf est mon domicile professionnel. » Elle trouve son équilibre aussi dans son hobby : elle et sa partenaire, ainsi que le chien Timo, naviguent sur le lac de Constance avec un vieux bateau à voile. Karin passe aussi volontiers ses vacances au bord du lac.

Modèle de conduite

Depuis 1991, Karin Hofmann est membre du SEV. Les offres syndicales, les cours, en particulier ceux proposés pour les femmes SEV, sont pour elle une précieuse source de formation et d'échange. « Je n'aurais jamais voulu être une resquilleuse qui profite des acquis des autres », souligne-t-elle. Elle s'engage avant tout en faveur de l'égalité dans la vie professionnelle, et pour le courage de s'imposer, même face aux résistances. « Je suis fière lorsque je vois des jeunes femmes qui, aujourd'hui, travaillent dans des professions techniques de manière tout à fait naturelle », nous confie notre collègue qui a aujourd'hui 58 ans, et qui est un modèle pour beaucoup de ses jeunes collègues féminines. « Mais je sais aussi que les droits qui semblent aller de soi aujourd'hui ont été le fruit d'une lutte acharnée. Nous ne devons jamais cesser le combat ! »

Fais la connaissance d'autres pionnières comme Karin lors de la journée d'anniversaire des femmes SEV le 28 novembre à Berne.

Infos et inscriptions : urlz.fr/uywV

OBJET TROUVÉ

Schlorian

