



# SEV N° 8

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CONGRÈS 2025

## Rendre le SEV fort – le message a passé

Éditorial de Matthias Hartwich, président du SEV

▶ p. 2–7

Un SEV et des transports publics (TP) forts sous la forme d'un service public digne de ce nom : les délégués ont parlé. Vous nous avez confié des mandats clairs, à nous direction, comité et présidence du comité. Le travail commence dès maintenant ! Au Congrès, 400 délégués et invités ont siégé à Berne pour définir l'orientation du SEV.

Au nom de toutes ces personnes élues, merci pour la confiance accordée. Le monde est en mutation. Cela signifie que, nous aussi, nous sommes contraints de changer. Nous voulons que le SEV soit fort, qu'il se développe. Nous recherchons certes le consensus avec les employeurs et les milieux politiques, mais nous ne craignons pas le conflit lorsque c'est nécessaire. Le SEV est la voix du personnel des transports sur terre, sur l'eau, dans les airs et sur les câbles.

L'autre jour, une amie m'a reproché : « Vous, les syndicats, êtes systématiquement contre tout et cherchez les conflits juste pour le plaisir de la querelle ». Je lui ai répondu ceci : « Non, ma chère, c'est juste le contraire : le SEV est indépendant des partis, mais tout ce qui touche à la politique des transports et à la politique sociale nous concerne directement. C'est sur ce terrain-là que nous devons sonner l'alarme quand les choses tournent mal ! Nous ne sommes pas des *Neinsager*, bien au contraire. Nous disons oui à des TP plus nombreux et efficaces, au lieu de mesures d'économies aberrantes. Raison pour laquelle nous réclamons un financement raisonnable et durable à long terme, ainsi qu'une sécurité en matière de planification. Nous favorables à un transfert du transport de marchandises de la route au rail, au lieu des coupes sombres effec-

tuées chez Cargo et la prolifération de milliers de camions sur les routes. Nous sommes en faveur de l'organisation des TP en véritable service public, au lieu de leur privatisation absurde et une libéralisation rimant avec péjoration, dans beaucoup de pays d'Europe. »

Cela implique aussi que les TP soient un « service d'intérêt général » : la mobilité est un droit fondamental pour tous. Nous sommes en faveur du respect vis-à-vis du personnel, au lieu d'assister sans rien faire à l'accroissement de l'agressivité dont il est victime.

Nous nous engageons en faveur de conditions de travail décentes pour les hommes et les femmes qui, en Suisse, acheminent en toute sécurité, jour et nuit, semaine et week-end, des personnes et des marchandises. Nous le devons – vous le devez – à un engagement sans faille au quotidien.

### Funérailles Cargo?

Le SEV critique vivement les plans de démantèlement prévus à CFF Cargo.

2 à 4 et 8

### Accidents à éviter?

Suite au rapport Gotthard-SESE, le SEV réclame plus de contrôles acoustiques.

6

### Fusion vaudoise?

MBC, Travys et LEB y songent. Le SEV est prêt à négocier.

8

## Stop au dumping!

Sur les 16 nouvelles motions présentées au congrès et publiées dans le journal SEV n°7 du 30 mai, toutes ont été acceptées par le congrès, comme proposé par le comité, à l'exception de la motion n°4 de la commission des migrations, qui a été retirée. La motion n°16 «Mettre fin aux abus en matière de sous-traitance» de la section VPT TPF a donné lieu à des interventions: son président sortant, Fritz Haenni, a déclaré qu'il était inadmissible que des entreprises sans CCT obtiennent des mandats de remplacement des trains à des prix cassés, alors que les TPF, avec leur bonne CCT obtenue grâce au SEV, ne peuvent pas proposer des offres aussi bon marché!

## Bas revenus attaqués

Le Conseil national a décidé le 17 juin d'interdire les salaires minimaux cantonaux, ce qui équivaut à une première baisse des salaires par le biais d'une loi fédérale. Cela annulerait les décisions populaires cantonales prises démocratiquement et limiterait considérablement un des acquis du fédéralisme. Les personnes à faibles revenus seraient particulièrement touchées, car elles pourraient perdre plusieurs centaines de francs par mois à l'avenir (voir p.9). L'Union syndicale suisse critique cette décision et demande au Conseil des États de bloquer la loi. En voulant affaiblir la protection des salaires avant les scrutins imminents sur l'Europe, les employeurs jouent avec le feu. Dans *Le Blick*, le directeur de l'Union patronale suisse a déclaré que les employeurs n'étaient pas responsables de payer des salaires qui permettent de vivre!

## 1-2P: Victoire d'étape

Vaud · Les maîtresses des classes enfantines (des femmes dans leur écrasante majorité) demandent la généralisation du co-enseignement – à savoir deux enseignantes par classe – les quatre matins où les élèves de 1-2P (4 à 6 ans) sont réunis. Elles souhaitent ainsi garantir un enseignement serein, tout en faisant face aux comportements problématiques de certains élèves. Après avoir manifesté à plus de 500 devant les bureaux du ministre de l'éducation PLR Frédéric Borloz le 16 juin, elles ont obtenu un calendrier de négociation. Il y a urgence pour défendre la qualité de l'école publique et l'avenir des enfants.



Personnes élues (de g. à d.): Aroldo Cambi, Pablo Guarino, Matthias Hartwich, Patrick Kummer, Urs Frank, Philippe Schibli, Richard Schlegel, René Läubli, Hanny Weissmüller, Reto Brehm, Diana Oertig, René Schnegg et Barbara Keller.

## RÉTROSPECTIVE DU CONGRÈS 2025

# «Un syndicat fort qui fait entendre sa voix»

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Le 82° congrès du SEV fera date. Les 400 délégués et invitées ont clairement montré que le syndicat saura se montrer combatif pour relever les prochains défis. Les délégués ont élu les organes centraux et pris des décisions stratégiques.**

«Le dogmatisme anéantit la communication. Le mensonge nuit à la capacité de réflexion et de discernement. La compréhension et l'amour de son prochain, en revanche, sont utiles et constructifs.» C'est sur ces mots que Danilo Tonina a ouvert le 82° congrès du SEV. Le fair-play a toujours été de mise parmi les participant·es. Les journées des 12 et 13 juin ont été chaudes à Berne: tant à l'extérieur, avec des températures estivales, qu'à l'intérieur du Kursaal, où les discussions ont été captivantes, parfois enflammées. Danilo Tonina, président du comité SEV, et Peter Käppler, vice-président – dont c'était le dernier – ont mené avec brio ce congrès.

«Vous permettez aux gens de voyager. Vous assurez le lien humain – en Suisse, mais aussi au-delà des frontières nationales. Vous offrez une mobilité de haute qualité, que le monde entier nous envie», a déclaré dans son allocution Matthias Hartwich, président du SEV, en rappelant l'engagement du syndicat pour des conditions de travail respectueuses du personnel.

### Élections 2025

René Schnegg a été élu à la présidence et Hanny Weissmüller, à la vice-présidence du comité SEV. «Nous devons nous montrer à l'écoute des membres»: tel est le fil conducteur mis en avant par René Schnegg pour les quatre prochaines années dans son discours de remerciement. Et d'ajouter: «Il est plus important de bâtir des ponts que d'ériger des murs.»

Pour élire l'équipe de direction, les délégués ont suivi les recommandations du comité. Matthias Hartwich a été reconduit à la présidence du SEV et Aroldo Cambi, doyen des membres de la direction syndicale, reste administrateur des fi-

nances. «Je suis passionné et je me réjouis de pouvoir continuer à œuvrer au service du syndicat», déclare-t-il, en précisant qu'il se trouve en pleine bataille pour des pensions décentes. Depuis deux ans, Patrick Kummer assure la vice-présidence syndicale. Il exercera dorénavant cette fonction à titre officiel, en ayant été élu par le congrès. En charge du dossier CFF, il salue la fierté à exercer leur métier qui anime les collègues. C'est une grande source de motivation pour lui. La collaboration entre la milice et le secrétariat central ainsi que les secrétariats régionaux est primordiale: «Nous ne trouverons des solutions efficaces qu'en travaillant main dans la main. Ensemble, nous pouvons avoir gain de cause et obtenir les améliorations souhaitées.»

Deux personnes sont désormais responsables du dossier ETC. La vice-présidence dans le domaine des entreprises de transport concessionnaires a été confiée à Barbara Keller et Pablo Guarino. «Ce sont les hommes, et non les machines, qui sont les moteurs de notre mobilité. Hélas, les conditions de travail du personnel sont mises à mal. Nous avons donc besoin d'un syndicat fort, capable de faire entendre sa voix», a affirmé Barbara Keller. Elle partagera cette fonction avec Pablo Guarino, lui aussi très nettement élu. Il a promis de toujours tenir compte des besoins de la milice dans les négociations: «Je m'engage à ne jamais perdre de vue qu'au SEV, c'est la base qui décide.»

Les délégués élisaient aussi la commission de gestion SEV: Urs Frank, Richard Schlegel, René Läubli et Diana Oertig ont été réélus. Ils sont rejoints par Reto Brehm, qui remplacera Bruno Senn. Les nouveaux membres suppléants sont Philippe Schibli et Ilir Xhelili.

La commission jeunesse a demandé à ce que les jeunes soient davantage représentés dans les comités des sous-fédérations. Elle a traîné une lourde pierre à travers la salle et offert des boissons énergisantes à l'assistance. Livia Spera, secrétaire générale de l'ETF, et Pierre-Yves Maillard, président de l'USS, ont salué les membres du SEV et exprimé leur solidarité.

Albert Rösti, conseiller fédéral, a assisté au congrès l'après-midi du 12 juin. Dans son dis-

cours, il a revendiqué son attachement à la politique de transfert de la route au rail et souligné que les mesures d'économie ne devaient pas se faire au détriment du personnel.

### Cap maintenu: objectif «transfert modal»

Des collaborateurs de CFF Cargo ont porté un cercueil à travers la salle (p. 4) pour s'insurger contre la politique de démantèlement du fret. Lors de la table ronde sur la politique des transports qui a réuni des personnalités éminentes, les participant·es ont exprimé le souhait de clarifier la politique des transports de demain.

La première journée du congrès s'est achevée sur une action visant à dénoncer les agressions dans les transports publics. Les congressistes ont pris la pose à côté du Kursaal en brandissant une grande banderole sur laquelle on pouvait lire: «Stop à la violence! Davantage de respect pour le personnel». La seconde journée du congrès s'est ouverte sur une table ronde consacrée à cette même thématique. Les participant·es ont été unanimes quant à la nécessité de prendre de toute urgence des mesures pour endiguer la violence croissante dans les transports publics et sécuriser les conditions de travail du personnel des TP.

Les délégués ont adopté les prises de position définissant l'orientation stratégique du SEV pour les quatre prochaines années et statué sur diverses demandes, en appliquant les recommandations de la direction syndicale. En clôture du congrès, il a été décidé à la majorité d'appuyer l'appel à protéger les populations civiles à Gaza adressé par la VPT au Conseil fédéral.

### Comité

Le comité du SEV s'était réuni peu avant la tenue du congrès, le 6 juin. L'occasion pour Danilo Tonina et Peter Käppler, président et vice-président sortants, de prendre congé. Matthias Hartwich, président du SEV, leur a rendu hommage et les a remerciés pour la qualité de leur collaboration.

Sibylle Lustenberger, secrétaire syndicale, a présenté un rapport intermédiaire sur le projet européen d'égalité «Women in Rail».

## CONGRÈS 2025

# Table ronde sur la politique des transports

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Quatre conseiller-es nationaux, la directrice de l'Office fédéral des transports (OFT) et le président du SEV ont échangé sur la question « Quels transports publics pour la Suisse ? » sans oublier d'évoquer plus le transport ferroviaire de marchandises. Les participant-e-s ont été unanimes sur le fait que la politique de transfert modal ne devait pas échouer par manque de moyens financiers.**

La table ronde s'est tenue à l'issue de la mise en scène symbolique des funérailles de CFF Cargo et de la prise de position d'Albert Rösti sur cette action. Le conseiller fédéral a témoigné de l'empathie aux membres du personnel concernés par la perte d'emploi et de la compréhension pour la symbolique. « Pourtant, nul besoin de faire le deuil du transport ferroviaire de marchandises, si nous agissons correctement », a-t-il estimé. Le conseiller fédéral s'est engagé avec conviction en faveur de la révision de la loi sur le transport de marchandises, adoptée par le Parlement en mars dernier, qui garantit au fret ferroviaire des subventions durant huit ans, avec une option de prolongation. Il souligne la difficulté qui a été celle de réunir une majorité au Parlement et précise que, sans elle, la situation serait plus dramatique encore. Le Parlement attend cependant que le rail mette en œuvre des mesures de rationalisation pour gagner en compétitivité par rapport à la route. CFF Cargo assume la responsabilité

opérationnelle de la mise en œuvre. En sa qualité de propriétaire, la Confédération veille, pour sa part, au respect des normes sociales en vigueur.

Les participant-es à la table ronde sont ensuite montés sur l'estrade. Peter Moor, le modérateur, leur a tout d'abord demandé de réagir aux propos de Rösti ou les compléter. « J'avais l'impression que le Parlement était favorable au transport de marchandises sur rails et qu'il entendait s'appuyer sur la révision de la loi pour contribuer à stabiliser ce mode de transport », a déclaré Philipp Kutter (Centre/ZH), président de la Commission des transports et des communications du Conseil national (CTT-N). « Quelle n'a donc pas été ma surprise lorsque CFF Cargo a communiqué des mesures quelques jours à peine après l'adoption de la loi ! Cela étant, sans optimisation de l'efficacité, le soutien fédéral ne saurait suffire à redresser la branche. »

Bruno Storni (PS/TI), membre de la CTT-N, ne cache pas non plus sa surprise par rapport à la décision de CFF Cargo de ne plus desservir plusieurs terminaux du trafic combiné. Il s'interroge aussi sur la décision des exploitants de la chaussée roulante (Rola) de la supprimer fin 2025, alors que le Parlement a accordé l'an dernier des allocations de soutien jusqu'à fin 2028. Revenir sur une décision prise il y a un an laisse Storni perplexe. Il ajoute : « Ces dernières années, la Suisse a bien mené sa politique de transfert. Elle a investi près de 23 milliards dans les tunnels NFLA et approuvé plus d'un milliard de subventions en faveur du transport ferroviaire de marchandises. L'étape d'aménagement 2035 va éga-



lement dans le sens du transport international. » En 2023, le nombre de courses transalpines de poids lourds avait reculé jusqu'à 860 000, se rapprochant progressivement de l'objectif légal fixé à 650 000 courses transalpines de poids lourds par an. « Depuis deux ans, ce chiffre est reparti à la hausse. Et le transfert modal marque le pas », déplore-t-il. Selon lui, il faudrait augmenter la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), le coût d'une course transalpine par un poids lourd étant trop faible.

Ursula Zybach (PS, Spiez), membre de la Commission des finances du Conseil national, regrette que l'on fasse soudain une croix sur des projets en cours en invoquant le manque de moyens. Elle condamne cette manière d'agir. « Les fonds sont disponibles, et l'on pourrait même dégager des recettes supplémentaires », argumente-t-elle. Quand une augmentation des moyens s'impose, il faudrait aussi considérer les recettes que l'on pourrait en tirer, car les mesures d'économie peuvent aussi occasionner des coûts supplémentaires. Et d'ajouter : « La réduction des dépenses ne devrait pas être le seul levier considéré. La Suisse possède les ressources nécessaires pour générer des recettes supplémentaires. » Le paquet de mesures d'économies qui porte également sur le transport régional de voyageurs sera particulièrement délicat à mettre en œuvre. Philipp Kutter est, lui aussi, disposé à injecter davantage de fonds dans le système, afin de répondre aux exigences de manière satisfaisante. Mais, selon lui, il importe aussi de gérer ces exigences.

Matthias Hartwich, président du SEV, a alerté sur la pression financière qui est telle que les entreprises de bus pourraient renoncer à équiper leur flotte d'une motorisation électrique. « Est-ce vraiment notre objectif ? » a-t-il interrogé.

Brenda Tuosto (PS/VD), également membre de la CTT-N et conseillère municipale à Yverdon, estime que le Pied du Jura doit être mieux raccordé à Genève, et ce au plus vite. Dans une motion déposée en septembre dernier, elle a demandé l'élaboration à l'horizon 2050 d'un concept d'offre pour les grandes lignes nationales, qui permette d'assurer une desserte efficace et cadencée de l'ensemble du territoire.

Christa Hostettler, directrice de l'OFT, entend améliorer l'offre des transports publics tout en réduisant le coût. Les fonds doivent être utilisés le plus efficacement possible. Et d'ajouter : « Notre objectif est d'offrir une qualité élevée sans verser dans le luxe. » Le jour même, Christa Hostettler a également participé à une table ronde avec des acteurs du transport ferroviaire de marchandises, afin de rechercher des solutions permettant de compenser autant que possible la fermeture de la chaussée roulante par le trafic combiné. En Allemagne comme en Suisse, les nombreux chantiers qui durent plusieurs années et affectent également le trafic voyageurs, posent problème. Christa Hostettler espère que, d'ici au prochain congrès, le transport ferroviaire de marchandises aura réussi à se redresser et que l'ambiance tiendra plus du feu de camp que d'un enterrement.

+

-

Le Conseil des États a décidé de financer la 13<sup>e</sup> rente AVS de manière solidaire et sans impact sur le pouvoir d'achat. Il rejette l'augmentation de l'âge de la retraite. Au lieu d'une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée, il préconise un financement mixte à plusieurs niveaux avec des cotisations salariales minimales, soit un financement socialement acceptable. Le rejet par les États de la réduction des contributions fédérales proposée par le Conseil fédéral va aussi dans le sens des syndicats.

Une enquête représentative menée auprès de 49 000 apprenti-es a montré que près des deux tiers d'entre eux sont soumis à un stress psychologique élevé et ne bénéficient pas d'un soutien suffisant dans leur quotidien professionnel. Un cinquième d'entre eux envisagent d'abandonner leur apprentissage. Afin de revaloriser la formation professionnelle initiale, l'USS demande que des mesures soient prises rapidement. 95 000 jeunes ont signé une pétition réclamant 8 semaines de vacances pour les apprenti-es.



En 2024, le peuple a clairement dit oui à l'introduction d'une 13<sup>e</sup> rente AVS.

THOMAS GIEDEMANN répond

## Transfert vers la route

**? Pourquoi les funérailles de CFF Cargo ont-elles été mises en scène lors du Congrès SEV ?**

Alors que l'existence de CFF Cargo n'a jamais été remise en question en 25 ans, le directeur actuel met aujourd'hui tout en œuvre pour faire fermer l'entreprise et mettre fin au trafic marchandises en général. En effet, non seulement il est à la tête de CFF Cargo, mais il siège également aux conseils d'administration de SBB Cargo International (SBBCI), de RALpin et de Hupac.

Comme si le projet G-ensis, via lequel il entend supprimer au moins 440 postes d'ici à 2030, ne suffisait pas, le directeur de CFF Cargo a également annoncé, le 20 mai dernier, la fermeture du réseau de transport combiné. Celle-ci implique la suppression de 65 postes supplémentaires, après les 50 déjà annoncés en mars.

Concernant RALpin, nous avons appris il y a quelques semaines que la décision avait été prise de fermer la chaussée roulante (Rola) avec trois ans d'avance, ce sans tenir compte du sort du personnel concerné chez BLS et SBBCI. Pourtant, si la circulation en Allemagne est si désastreuse, des solutions de remplacement auraient pu être trouvées, comme en 2001 : après l'accident survenu dans le tunnel autoroutier du Saint-Gothard, un terminal destiné à la Rola avait été installé à Brunnen en quelques semaines.

Au SEV, nous attendons du directeur qu'il revienne à la raison et mette un terme à ces innombrables pertes d'emplois, pour donner un avenir à CFF Cargo et aller dans le sens de l'objectif du transfert de la route vers le rail.

Thomas Giedemann, secrétaire syndical SEV, est responsable du dossier Cargo pour le Tessin. Tu as des questions à lui poser ou au SEV ? Écris-nous à journal@sev-online.ch.

## ACTION POUR CFF CARGO

## « Fin annoncée ? Pas d'accord ! »



Les funérailles de CFF Cargo: un cauchemar qui, espérons-le, ne se réalisera pas

**Veronica Galster.** CFF Cargo, bientôt la fermeture ? Le personnel tessinois n'est pas d'accord et l'a clairement fait savoir au conseiller fédéral Albert Rösti lors d'une action démonstrative au congrès du SEV.

Cette année, le congrès du SEV a accueilli un invité de marque : le ministre des Transports, le conseiller fédéral Albert Rösti, qui a abordé dans son discours les défis dans le domaine des transports publics.

À la fin de son exposé, le personnel tessinois de CFF Cargo n'a pas manqué l'occasion d'attirer l'attention sur la question des suppressions d'emplois liées à la énième réorganisation de l'entreprise (voir également l'action à Bienne, p. 8).

Dans une salle comble, un cortège funèbre a été organisé pour le démantèlement de Cargo, une action à fort impact émotion-

nel et très symbolique. C'est ce que le SEV craint de voir se produire à la lumière de la stratégie mise en œuvre par l'entreprise. En réponse, le conseiller fédéral a accepté de rencontrer une délégation du SEV pour approfondir la question.

Durant la semaine du Congrès, le SEV avait déjà écrit au Conseil d'État tessinois et à plusieurs Municipalités du canton pour les inviter à prendre position auprès du Département fédéral des transports et à demander une intervention auprès de CFF Cargo. Un certain nombre de communes ont répondu.

Selon le SEV, la politique ne peut pas rester indifférente à cette question. Des emplois sont en jeu, les routes sont encombrées de camions et la qualité de vie se détériore dans tout le canton.

## DISCOURS AU CONGRÈS

## Le conseiller fédéral Albert Rösti pour le transfert modal

**Markus Fischer.** Le conseiller fédéral Albert Rösti, invité à s'exprimer au congrès du SEV, a rendu un hommage appuyé au personnel des transports. « À l'étranger, la Suisse est régulièrement citée comme un modèle en matière de transports publics (TP). En tant que chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, mais aussi en tant que citoyen de ce pays, j'en tire une grande fierté. Le personnel des entreprises de TP et de fret ferroviaire contribue de manière essentielle à forger et à pérenniser ce modèle exemplaire. Pour leur engagement sans faille en faveur du bon fonctionnement de la mobilité en Suisse, je tiens à leur adresser mes plus vifs remerciements ! » Le conseiller Rösti a également salué la collaboration constructive du SEV qui, en sa qualité de partenaire social, se fait le porte-parole du personnel et prône de bonnes conditions d'engagement. Il a aussi exprimé son soutien total à la campagne destinée à lutter contre la violence et améliorer le respect envers le personnel.

Dans son allocution, Albert Rösti s'est aussi prononcé en faveur de la politique de transfert, en particulier en trafic marchandises. Il a par ailleurs souligné que les mesures d'économie en trafic régional de voyageurs ne de-

vaient en aucun cas se faire au détriment du personnel. Mieux vaudrait, selon lui, rechercher des pistes d'économies en examinant les liaisons peu fréquentées et certaines mesures tarifaires. S'agissant des projets d'aménagement ferroviaire à l'horizon des 20 prochaines années, les projets planifiés et souhaités qui, selon les récents calculs, se chiffrent à 60 milliards de francs, ne pourraient disposer que de 15 milliards ou, au mieux, de 30 milliards de francs, a-t-il déploré. « J'espère que cette enveloppe permettra de concrétiser les projets les plus indispensables ». L'étude qu'il a commandée à Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ, devrait livrer, selon lui, d'importants éléments de réponse d'ici à l'automne.

L'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire international de voyageurs scellée dans l'accord avec l'Union européenne s'appliquera dans le respect du système suisse de tarification et d'horaire cadencé, a-t-il rappelé. À cette fin, l'Office fédéral des transports élabore, de concert avec les partenaires sociaux, une directive qui impose aux entreprises ferroviaires européennes opérant sur les tronçons suisses d'observer les conditions de salaire et de travail en vigueur sur le territoire. « Il est primordial que des contrôles soient menés en ce sens. »



Le conseiller fédéral Albert Rösti a serré la main de chaque participant au « convoi funèbre ».

## CONGRÈS 2025

# Textes d'orientation

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**Le congrès adopte des textes d'orientation sur certains thèmes et définit ainsi la direction à suivre jusqu'au prochain congrès, contraignante pour tous les organes du SEV. Le congrès 2025 a accepté cinq textes d'orientation. Vous trouverez l'intégralité des textes sur le site internet du SEV sev-online.ch sous la rubrique « Congrès 2025 ».**

**Le texte d'orientation Politique syndicale et contractuelle** est composé de trois parties. 1. Le SEV négocie des conventions collectives de travail dans l'intérêt et sur mandat des membres soumis aux CCT : à l'heure actuelle, le SEV a signé 76 CCT dans le domaine des transports. Les deux CCT CFF et CFF Cargo font figure d'exemple dans la branche, de par leur ampleur et « parce qu'elles sont bien », comme l'a affirmé le vice-président SEV Patrick Kummer lors du congrès. Dans le domaine de la navigation, des transports d'agglomération ou celui de l'aviation, le SEV fixe également les standards de la branche. 2. Une

base solide est essentielle pour la politique syndicale et contractuelle : « De nouveaux concepts nous permettent d'aborder des groupes professionnels de manière plus ciblée afin de les persuader de l'importance de l'engagement syndical, en particulier à des places où le SEV n'était pas ou peu connu jusqu'à présent ». 3. La sécurité des collègues des transports publics (TP) a la priorité absolue. Cette année, le SEV met un accent particulier sur la sensibilisation au nombre élevé d'agressions contre le personnel. « Il faut plus de personnel, une présence accrue des forces de sécurité et des mesures supplémentaires pour garantir des conditions de travail sûres ».

Christoph Geissbühler, président de la section TS Ostschweiz, a apporté un complément, à savoir que les entreprises de transport doivent confier des travaux uniquement aux entreprises qui ont réglementé leurs conditions de travail dans des CCT au moins équivalentes. « En effet, pratiquement chaque entreprise essaie de réduire ses coûts en confiant certains travaux à des entreprises qui n'ont pas de CCT ou alors une CCT lamentable ».

**Le texte d'orientation Protection de la santé et sécurité au travail** est composé de quatre

parties. 1. Stop violence, davantage de respect pour le personnel. 2. Des solutions de branche pour les personnes atteintes dans leur santé : « La pénibilité des métiers de la branche des transports publics a des conséquences sur la santé. Le SEV demande qu'une solution de branche pour la formation continue, la réinsertion et la reconversion professionnelle soit trouvée pour les personnes atteintes dans leur santé. Et il faut absolument que cette solution leur donne une garantie de l'emploi, à l'image de ce qui se pratique aux CFF. (...) Dans les petites ETC, il est difficile de mettre en place une garantie de l'emploi. D'où l'idée de chercher une solution à un niveau plus large ». 3. La préservation de la santé à la place de travail « reste une responsabilité primordiale des entreprises. C'est surtout dans les professions du domaine opérationnel que la pression psychique et physique joue un rôle toujours plus important : le trafic est en constante augmentation, les tableaux de service et les tours sont exploités aux limites jusqu'à la dernière minute (...). Le SEV s'engage afin de faire figurer ces principes dans chaque CCT ». 4. Télétravail : le Parlement a envisagé un assouplissement des règles. Le SEV s'engage en faveur d'une réglementation claire et du droit de ne pas être joignable.

Concernant le **texte d'orientation sur la Politique des transports**, le président SEV Matthias Hartwich a résumé les principaux points : les TP et collectifs jouent un rôle important dans le transfert de la route au rail, la transition climatique et le développement durable - un changement de cap pour une mobilité plus écologique, plus sociale et plus juste pour le transport de personnes et des marchandises. Pour cela, il faut mettre en place et entretenir l'infrastructure nécessaire et financer l'exploitation de manière appropriée. Il est également important que les TP restent un service public. En effet, la privatisation

et la concurrence, comme le prône la Commission européenne, n'ont pas fait leurs preuves. En Grande-Bretagne ou en Suède, l'offre est devenue moins bonne et plus chère. Les privés ont trop peu investi dans l'infrastructure et les véhicules. Finalement, il a fallu avoir recours à l'argent des contribuables pour les renouveler. Privilégier les attributions directes au lieu de mises au concours, ainsi qu'une coopération entre les entreprises de transport plutôt qu'une concurrence - également pour le trafic voyageurs international.

Concernant le **texte d'orientation Politique sociale**, l'administrateur des finances Aroldo Cambi a commenté ainsi. Le SEV est pour une société solidaire et juste, donc contre la suppression des prestations dans les assurances sociales. Concrètement : Non à une augmentation de l'âge de la retraite, actuellement fixé à 65 ans. Comme la situation financière s'est améliorée ces dernières années pour les caisses de pensions, les prestations doivent être optimisées. À savoir : une hausse des taux de conversion, introduction de modèles de participation, des intérêts supplémentaires systématiques, des distributions de rentes ainsi que des modèles équitables de retraite anticipée. Le SEV demande une extension de l'accueil extra-familial pour les enfants et s'engage contre une flexibilisation du temps de travail au détriment des familles. Il demande également que des mesures soient prises contre une augmentation des loyers et des primes des caisses maladie.

**Le texte d'orientation Numérisation et automatisation / IA** demande que cette évolution se fasse dans l'intérêt des travailleurs-euses. Ceux-ci (de même que les partenaires sociaux) doivent ainsi être intégrés aux réflexions concernant l'introduction, le développement et l'examen des outils de travail numériques. Il est du devoir des entreprises de les former et leur mettre à disposition des cours de perfectionnement.



Environ 400 délégué·es et invité·es ont participé au 82<sup>e</sup> congrès du SEV. Les mois de préparation de l'équipe du SEV ont porté leurs fruits.



René Schnegg et Hanny Weissmüller acceptent la présidence du comité.

### Vidéos et photos du Congrès

Scanne ce code QR pour voir d'autres photos et vidéos :



## CONGRÈS 2025

# Les moments forts



La direction syndicale (depuis la g.): Aroldo Cambi, Pablo Guarino, Matthias Hartwich, Barbara Keller et Patrick Kummer.



Ému, Peter Käppler remercie l'assemblée.



Danilo Tonina préside le congrès pour la dernière fois.



La secrétaire générale de l'ETF, Livia Spera, prend la parole.



La commission jeunesse du SEV réclame une meilleure représentation dans les sous-fédérations et distribue des boissons énergisantes aux participant·es du congrès.



Les meilleurs recruteurs Fritz Haenni, Philippe Schibli et Walter Pizzolante reçoivent des cadeaux de la secrétaire syndicale Stefanie Fürst.

## ANGLE DROIT

# Remboursement des frais de formation



Service juridique du SEV

**Yann aimerait progresser dans sa carrière professionnelle. Sa demande de suivre une formation de trois ans à la Haute École spécialisée a été acceptée par son employeur. Les frais de formation sont pris en charge par l'employeur, mais à la condition que Yann s'engage à rester trois années supplémentaires après la fin de sa formation, sinon il doit rembourser les frais de formation. Cela est-il juste ?**

En principe, il existe une obligation de rembourser les frais de formation. Cependant, il y a des règles claires qui définissent si un remboursement peut être exigé ou non.

Premièrement, il faut un accord écrit clairement réglé, soit directement par le biais du contrat de travail, soit dans un avenant au contrat de travail. Une vague formulation du style « il est possible de demander un remboursement des frais » ne suffit pas. Il faut préciser quand et à quelles conditions un remboursement peut avoir lieu.

Deuxièmement, toutes les formations ne justifient pas une demande de remboursement. Plus clairement : l'employeur a le droit d'exiger un remboursement uniquement si la formation constitue également un avantage personnel pour l'employé-e (par exemple un cours ex-

terne avec un diplôme reconnu) ou lorsqu'il s'agit d'une formation continue particulièrement onéreuse, par exemple avec des frais de cours élevés. Les formations internes simples dont l'employé-e a besoin pour pouvoir exécuter son travail dans l'exploitation ne peuvent pas faire l'objet d'une demande de remboursement par l'employeur.

Troisièmement, les règles de remboursement doivent être adéquates. Selon le Tribunal fédéral, il est autorisé d'envisager une obligation de rembourser pour l'employé-e pendant trois ans après la fin de la formation. Plus l'employé-es reste longtemps dans l'entreprise après la fin de la formation, plus le montant à rembourser doit diminuer. Une réglementation exigeant de l'employé-e un plein remboursement des frais après trois ans serait irrecevable.

Quatrièmement, une demande de remboursement n'est pas autorisée lorsque l'employeur licencie l'employé-e sans que cette personne lui en ait donné le motif, ou si l'employé-e donne son congé pour une raison dont la responsabilité incombe à l'employeur. Cela est également valable lorsqu'un accord écrit existe pour régler les modalités de remboursement.

Yann sera donc bien avisé de lire attentivement le texte de l'accord qu'il devra signer et, en cas de doute, de le faire examiner par le service juridique du SEV puisque, étant membre, il a droit à l'assistance judiciaire professionnelle.

14 JUIN

## Nécessité de résistance

**Yves Sancey.** Le samedi 14 juin, dans plus de 25 villes et communes de Suisse, des dizaines de milliers de personnes ont pris la rue en Suisse sous un soleil de plomb à l'appel de la Grève féministe et des syndicats : entre 10 à 15 000 à Genève, plus de 30 000 à Berne et 30 000 à Fribourg. À Lausanne, où il n'y a pas eu de cortège, mais un grand rassemblement a réuni quelque 20 000 personnes. Les nombreux stands syndicaux, dont celui du SEV (photo), ont été bien visités. Sur la grande scène : prise de parole notamment des travailleuses (enseignantes de 1-2P), chorale anarchiste, booty thérapie, fanfare militante ou flashmob contre les violences et les féminicides.

Plus que jamais s'est fait ressentir la nécessité de résistance collective : contre les inégalités persistantes, contre les retours de bâtons conservateurs, contre les menaces que font peser sur les droits acquis les extrêmes droites.

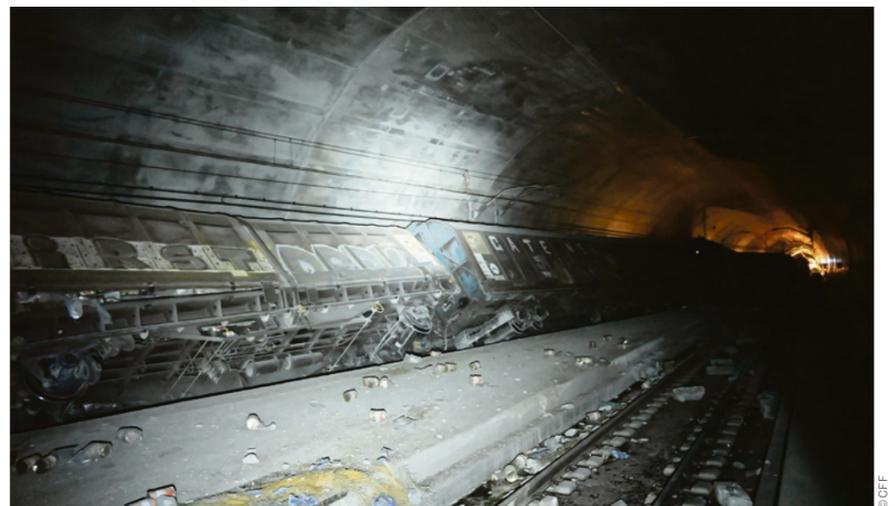
L'Union syndicale suisse (USS) exige des progrès rapides en matière d'égalité salariale, de meilleurs salaires dans les branches où les femmes sont majoritaires et une meilleure protection contre le harcèlement au travail qui touche, selon le SECO, une femme sur deux sur son lieu de travail. L'USS exige une politique de tolérance zéro dans toutes les entreprises ainsi que des mécanismes clairs de signalement et de sanction.



Pin's, tote bag, tracts ou drapeaux féministes : le stand du SEV a été très sollicité à Lausanne.

## CONTRÔLES DANS LE FRET FERROVIAIRE

# Davantage de personnel pour une sécurité renforcée



Selon le rapport du SESE, un tel accident pourrait se reproduire. Le SEV exige la sécurité.

**SEV**  
journal@sev-online.ch

**Le 26 février dernier, un reportage diffusé dans l'émission Rundschau de la SRF révélait que les roues ferroviaires des trains de marchandises subissent de nombreux dommages, ce qui constitue un risque majeur du point de vue de la sécurité. Un phénomène confirmé par le rapport final récemment publié par le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) au sujet de l'accident de grande ampleur survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard le 10 août 2023. Un événement de ce type pourrait se reproduire à tout moment. Le syndicat du personnel des transports SEV réclame des recrutements supplémentaires pour améliorer les contrôles et renforcer la sécurité.**

Le chemin de fer est l'un des moyens de transport les plus sûrs au monde. Cependant, la sécurité absolue n'existe pas. En témoigne l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard le 10 août 2023 : un train de marchandises avait alors déraillé, entraînant des dégâts considérables et réduisant pendant plus d'un an la capacité de trafic sur cet important axe nord-sud.

Selon le rapport final du SESE, le déraillement a été provoqué par une rupture de roue. Un examen approfondi de la pièce défectueuse et des autres roues du wagon ayant causé l'accident a montré que la surchauffe due au freinage avait engendré des fissures, lesquelles s'étaient propagées à l'ensemble de la roue et avaient ainsi compromis son intégrité.

Le SESE a pour mission de déterminer les causes des accidents et peut formuler des recommandations sur la base de ses conclusions. À la suite de cet accident, il préconise un changement de paradigme pour la maintenance des wagons de marchandises : celle-ci doit être plus fréquente et plus approfondie. L'Office fédéral des transports (OFT) est l'instance responsable de l'adoption de mesures destinées à garantir la sécurité dans le secteur ferroviaire. L'OFT a toutefois indiqué que les mesures de sécurité doivent nécessairement être coordonnées et décidées au niveau européen, car les règles en matière de fret ferroviaire sont étroitement tributaires les unes des autres à l'échelle du continent. À défaut, la dynamique s'en trouve complexifiée et sensiblement ralentie.

Le syndicat SEV appelle à l'adoption d'une solution concrète et rapide à mettre en œuvre : la réalisation systématique de contrôles acoustiques au niveau des corps de roue des essieux qui ne sont pas prévus pour résister à de fortes sollicitations thermiques. Ces contrôles doivent être effectués par des inspecteurs et des inspectrices techniques (p. ex. les CTC de CFF Cargo) sur l'ensemble des wagons équipés de ce type d'essieux et circulant sur le réseau ferroviaire suisse.

Actuellement, les contrôles acoustiques sont rares et ne sont réalisés que sur les wagons pour lesquels ce type de problème au niveau des essieux est avéré. Un contrôle systématique de tous les wagons des trains de marchandises en provenance de l'étranger dans les gares frontalières pourrait contribuer de façon rapide et efficace à améliorer la sécurité sur le réseau ferroviaire suisse. Cela nécessite de recruter davantage de personnel et de le former en conséquence.



## CONGRÈS 2025

## Podium violence



La discussion sur la violence envers le personnel, ses causes, ses effets et la manière de la faire baisser a été un moment fort du congrès. De g. à dr. : J. Truttmann, P. Moor, M. Brigatti, G. D'Alessandro, D. Baier, A. Maspoli et L. Spera.

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Le premier jour du congrès, plus de 200 délégués ont montré leur détermination à dire Stop à la violence envers le personnel des transports publics en posant avec une bannière géante. Au second jour, le thème a occupé une table ronde qui lance la campagne du SEV qui se poursuivra avec une journée sur le terrain le 3 septembre et une journée le 25 novembre pour marquer les 25 ans de la Charte contre la violence.**

En introduction à ce podium, le modérateur **Peter Moor** a rappelé qu'il s'agissait d'un thème central pour ce congrès et le SEV cette année. Il a indiqué que même si les CFF comptent trois agressions en moyenne par jour, les médias n'en parlent guère. Deux agressions ont néanmoins tristement marqué l'actualité. Un mécanicien de

loc a été pris à partie physiquement en gare d'Yverdon le 24 mai par un passager énervé. Le 4 juin, en soirée à Gurtellen (Uri), un chauffeur de bus a été insulté puis frappé au visage par un passager ivre.

Peter Moor a demandé à **Gilbert D'Alessandro**, chauffeur de bus aux tpf et président central VPT s'il se sentait protégé. Ce dernier a indiqué qu'il y a en effet une certaine solitude du conducteur. Un bouton sous le pied permet néanmoins à la Centrale d'entendre ce qui se passe dans le bus s'il est actionné et de faire intervenir rapidement la police, dans les quatre minutes dans l'exemple qu'il a donné. Mais toutes les entreprises n'ont pas un tel dispositif, a-t-il déploré. Il faut que les entreprises investissent et ne fassent pas passer le message que la clientèle peut tout se permettre avec le personnel. Il faut par ailleurs que l'article 59 LTV soit appliqué partout, dans toutes les entreprises et cantons de manière uniforme.

Qu'en est-il sur le plan européen a demandé Moor ? Pour **Livia Spera**, secrétaire générale de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), cette question est aussi une priorité car les agressions sont hautes dans toute l'Europe. L'ETF a du reste lancé en mai une enquête sur la violence et le harcèlement à l'égard des travailleuses des transports. Pour elle, la violence de la société et ses écarts de richesse toujours plus grands se reflètent aussi dans les transports publics (TP). En Italie, la réponse a été une grève qui a paralysé le pays suite à une agression très violente. Il faut agir pour que l'on respecte davantage ces professions de service, a-t-elle clamé.

Pour **Dirk Baier**, criminologue et enseignant à la ZHAW, selon les statistiques, la violence n'a pas augmenté en Suisse sur le long terme. Même si elle augmente sur le court terme, cela se passe mieux qu'ailleurs en Europe. Il constate néanmoins que nous sommes dans une société du temps

libre, que la charge psychique augmente dans le monde du travail, que les problèmes de drogue et d'alcool augmentent et que les inégalités augmentent. Mais il reste optimiste.

Vice-président de la ZPV, **Massimo Brigatti** est revenu sur la campagne de prévention des CFF. Le message n'est pas passé. Pour lui, un spot à la télévision montrant clairement un-e assistant-e clientèle en train de se faire bousculer ou insulter montrerait mieux la gravité du problème. Le risque de ces cours, c'est de déléguer le problème de la violence au travailleur lui-même. Face à des gens ayant des troubles ou sous l'effet de diverses substances, les grands discours philosophiques aident peu. Il s'étonne de statistiques optimistes du criminologue. Mais la violence mesurée n'est qu'une infime partie de la violence réelle.

**Janine Truttmann** de la Commission de femmes du SEV a relevé que les statistiques ne permettaient pas de

savoir si les femmes sont davantage victimes d'agression. Elle a indiqué avoir beaucoup appris des cours suivis, mais difficiles à appliquer dans la réalité. Dire « stop » peut toutefois fonctionner dans certains cas et étonner l'agresseur. Elle a plaidé pour le double accompagnement même en journée. Ce n'est vraiment pas là qu'il faut économiser, a-t-elle insisté. Il faut du personnel formé et la reconnaissance de l'entreprise sur ces questions.

Juste après le podium, **Marie-Jo Juillet**, conseillère en clientèle et présidente d'AS ouest, est intervenue en rappelant que « tout le personnel en contact avec la clientèle est concerné par cette problématique » et fait « face quotidiennement à des situations de violence. Avec la réduction progressive des effectifs dans les gares, les agents au guichet sont parfois les seuls interlocuteurs directs pour recevoir les doléances de nos clients. » Réhumaniser les gares avec du personnel fera baisser la violence.



## AGRESSIONS (II)

## Nos collègues témoignent

Yves Sancey  
yves.sancey@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 deuxième article, un contrôleur de bateau et une conductrice de bus témoignent de cette violence au quotidien.**

**Lionel Parian** est pilote de bateau passagers aux Mouettes à Genève depuis des années et il est délégué syndical. L'été passé, il a été victime d'une agression qui, heureusement, n'a pas débouché sur des blessures physiques, mais il s'en est fallu de peu. Tout commence par un individu qui parque sa voiture très proche de la station où les bateaux font le plein d'essence. Il sort de son véhicule et paraît particulièrement éméché. Lionel le voit, mais ne s'inquiète pas trop.

Soudain, l'homme retire la chaîne qui permet l'accès à la passerelle. Lionel descend du bateau et remet la chaîne, mais l'individu la réouvre puis disparaît. Quand Lionel revient après son tour dans la rade et s'amarré aux Pâquis, il se fait interpellé de façon injurieuse depuis la coursive de sortie. Lionel ne répond pas à ses provocations et se dirige vers le local de pause. L'autre se met devant son passage. Lionel poursuit son chemin. L'assaillant le poursuit en le menaçant de casser la bouteille qu'il a à la main pour le frapper.

Lorsque Lionel sort du local, l'individu le suit dans la rue. Il est de plus en plus agressif. Sa patience à bout, Lionel appelle sa directrice, car il pressent que cela pourrait dégénérer. La police est alors appelée plusieurs fois. Lionel repart sur le quai 3. L'individu prend alors un tournevis pour forcer la porte d'accès au quai, sans y parvenir. Il tague des insultes puis prend une batte de base-ball avec laquelle il tape sur la vitre.

Lionel reprend le bateau et part. Lorsqu'il revient, l'individu est encerclé par la police qui l'appréhende. Il était connu de leurs services, mentalement dérangé, institutionnalisé et, ce soir-là, ivre. Les forces de l'ordre font comprendre à Lionel que cela ne vaut donc pas la peine de déposer plainte. « Cela sera classé sans suite », disent-ils, car il ne sera pas jugé responsable. La police ignore l'article 59 LTV pour qui les infractions prévues par le Code pénal sont poursuivies d'office. Dans le coffre de voiture, la police a trouvé des couteaux et une hachette. La suite aurait donc pu être bien plus grave. Ayant déjà vécu d'autres agressions, Lionel n'a pas été particulièrement impressionné, même s'il reconnaît que « cela a quand même été violent, y compris l'arrestation ». Ses collègues, eux, sont très choqués et veulent connaître tous les détails pour que cela ne se reproduise pas ou qu'elles puissent agir très rapidement. Quand, sur les conseils du SEV, l'entreprise veut déposer une plainte, la police ignore de nouveau l'article 59 LTV et dit que ce n'est pas possible. Tombé malade, mais pas en raison de cette agression, Lionel ne peut se

rendre à un autre rendez-vous au commissariat. L'affaire en restera là. Lionel aurait néanmoins aimé une communication interne ou que les processus ou protocoles de sécurité soient clarifiés. Cela n'a pas été le cas. Disposer d'atelier ou modules d'entraînement pour savoir comment gérer ce genre de situation lui semblerait aussi utile. « Rester calme et ferme, cela s'apprend. », la direction et la gestion du personnel devraient également être un peu mieux informées sur les recours judiciaires en cas d'agression du personnel, ne serait-ce que pour se sentir un peu mieux protégés.

**Amanda** (prénom d'emprunt) a la trentaine et elle est conductrice de bus dans une entreprise de transport public romande. Les actes de violence, elle y est confrontée au moins une fois par semaine en moyenne. Selon elle, « cela va des remarques sur les horaires aux insultes, certaines sexistes proférées en majorité par des hommes pour t'atteindre dans tes compétences comme : 'de toute façon, t'es une femme, je ne sais même pas pourquoi tu conduis'. J'ai aussi reçu des menaces, du genre 'je vais te retrouver'. Certains hommes quand ils voient que c'est une femme qui conduit attendent et prennent le bus suivant.

Certaines lignes sont plus exposées et le respect y est clairement moins présent. Je dénonce chacun de ces actes dans un rapport d'agression à mon employeur, comme ce dernier le demande du reste. Une personne en charge de cela nous contacte ensuite pour demander si nous avons besoin de soutien psychologique ou juste discuter. Cela débouche sur un rendez-vous puis, après la discussion l'entreprise décide si elle porte plainte ou pas. »

L'employeur d'Amanda fait plutôt partie des bons élèves en ce qui concerne le suivi des agressions. Malgré l'engagement clair de la direction contre les agressions, le message de poursuivre d'office ne semble pas encore avoir bien passé au niveau intermédiaire. En effet, dans le cas d'Amanda, sur les six rapports d'agressions verbales qu'elle a remplis, aucun n'a débouché sur une plainte, ce qui contrevient de nouveau totalement à l'article 59 LTV.

Amanda nous raconte sa dernière agression : « Deux personnes dans une place à quatre ont commencé à m'insulter parce que j'avais gentiment demandé à la dame d'enlever son FaceTime

(appel vidéo où l'on voit son interlocuteur) en mettant des écouteurs ou en faisant son appel plus tard afin de pouvoir me concentrer dans la conduite. Elle s'est énervée et m'a insulté : 'Connasse, salope, roule et ferme ta gueule' et bien d'autres. Comme il n'y avait pas d'agression physique, je n'ai pas bloqué les portes et ils sont partis sans autre. Lorsque j'ai porté plainte, on m'a dit qu'on ne voyait pas bien les visages sur les vidéos. La police ne pourra rien en faire. J'ai trouvé bizarre qu'il n'y eût pas de caméra avec le bon angle justement sur ces places à quatre où il y a le plus de problèmes. Tout a été noté, mais l'affaire en est restée là. C'est aussi arrivé à des collègues où, même avec de meilleures images, cela est resté sans suite. Je me demande donc ce qu'il faut en cas d'agression verbale pour que cela débouche sur une plainte de l'entreprise. Pour une collègue qui a subi une agression physique, les chefs ont déposé plainte. Il faudrait qu'ils prennent plus au sérieux les agressions verbales. »

Même s'il n'est pas simple de retrouver une personne sur la base d'une vidéo de mauvaise qualité, le fait de ne pas faire suivre la plainte rend l'agression invisible pour les statistiques qui ne sont fondées que sur les plaintes qui ont été déposées. Et cela sans même parler de toutes les autres agressions non signalées à l'entreprise par méconnaissance, gain de temps ou fatalisme. Cela participe de l'invisibilisation de ces agressions dont on ne voit que la partie émergée de l'iceberg. L'écart entre la violence réelle et celle mesurée par les statistiques est donc colossal.

Pour lutter contre ces incivilités, Amanda pense qu'il serait utile de mettre sur pied « une campagne de prévention qui rappelle que ce sont des humains qui assurent ce service public et que nous méritons le respect et de la reconnaissance. On est quand même beaucoup confrontés à ça. Des fois, on a l'impression qu'on n'existe pas. Les usagers ne nous voient pas. Cette déshumanisation rend sans doute l'insulte plus facile. Ça peut partir vraiment pour n'importe quoi. Il est quasiment impossible de faire une remarque pourtant faite le plus gentiment possible sans se faire insulter. Même si, avec le temps, je me suis blindée, il faut que les gens se rendent compte que ces actes-là, ça peut nous blesser et nous marquer profondément. »

MBC, TRAVYS ET LEB

## Fusion des ETC vaudoises: le SEV est prêt à négocier

**SEV.** Le 11 juin 2025, le canton de Vaud et les entreprises de transport concessionnées (ETC) MBC, Travys et LEB ont annoncé par voie de presse leur intention de fusionner les trois entreprises afin d'atteindre la taille critique envisagée par les autorités compétentes. Cette fusion doit être l'occasion d'harmoniser vers le haut les conditions de travail. Le personnel représenté par le SEV n'acceptera aucune dégradation.

Le SEV, signataire des conventions collectives de travail (CCT) des entreprises concernées, participera activement à ce processus afin de garantir les meilleures conditions de travail pour le personnel. Dans un secteur où la pénibilité, les atteintes à la santé et la pénurie augmentent, cette fusion doit être l'occasion d'harmoniser vers le haut les conditions de travail pour toutes et tous.

Le personnel représenté par le SEV n'acceptera aucune dégradation, qu'il s'agisse des salaires, du temps de travail et de la durée du travail ou du deuxième pilier, notamment. Pour le SEV, il est évident que cette fusion n'engendrera aucun licenciement.

Le SEV convoquera dès l'automne les comités syndicaux des entreprises sur cette question, pour construire les revendications et le mandat du SEV, analyser les conditions d'engagement actuelles ainsi que les prestations LPP. Cette fusion ne pourra s'effectuer sans une CCT d'entreprise intégrée dans la CCT-cadre des transports publics vaudois.

Le SEV et ses membres, fortement représentés dans les entreprises concernées, veilleront au respect de ces attentes et revendications et s'annoncent prêts à rentrer en négociations avec la délégation patronale.

LECTURE

## Femmes et histoire du mouvement ouvrier



**Yves Sancey.** Quel est le quotidien des femmes et des ouvrières en particulier dans les usines, les ateliers et les ménages, mais également dans les luttes? Le dernier Cahier de l'Association pour l'étude de l'histoire du mouvement ouvrier (Aehmo), dont vous pouvez bien évidemment devenir membre, en donne un excellent aperçu. On y trouve diverses contributions sur des recherches ré-

centes qui font sortir de l'ombre une part de l'histoire des ouvrières au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. On y parle des sections féminines de la 1<sup>re</sup> Internationale, de la première grève organisée à Yverdon par des ouvrières en 1907, les fameuses cigarières, auxquelles on a donné le nom d'une passerelle non loin des Ateliers CFF. On y croise des figures comme Margareth Fass-Hardegger et son journal *L'Exploitée* ou la romancière Alice Rivaz qui décrit le travail des artisanes. La reconnaissance professionnelle des femmes va traverser tout le XX<sup>e</sup> siècle. On y parle aussi de la revendication d'un salaire pour le travail ménager, et des mobilisations autour du 8 mars. Un entretien avec Marianne Enczell du Cira permet de tisser les ponts entre plusieurs générations d'historiennes. On y parle des pionnières, de l'invisibilisation des femmes dans l'histoire et de la constitution d'un dictionnaire biographique portant sur leurs parcours. De nombreuses contributions font le lien avec les luttes actuelles (14 juin) contre toutes les discriminations et les violences et l'arrêt de toutes formes d'exploitation. On vous recommande chaudement sa lecture!

*Dans les usines, les ateliers et les ménages*, Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier, Aéhmo et Éditions d'en bas, no 41, 2025. On le trouve dans toutes les bonnes librairies ou on peut le commander sur le site [www.aehmo.org](http://www.aehmo.org)



SNL- TESSIN

## irrégularités dénoncées

**SEV.** Le 2 juin, les employés de la *Società Navigazione del Lago di Lugano* (SNL) ont discuté avec les syndicats SEV, Unia et Ocd de questions importantes concernant la gestion des fonds de pension et le non-respect de la loi sur la durée du travail. Au cours de la réunion, des problèmes ont été soulevés concernant la gestion de la caisse de pension, dont

les rendements financiers sont insatisfaisants. En outre, la préférence accordée par l'entreprise à l'Association du personnel des transports lacustres et terrestres du Tessin (APLT) par rapport aux syndicats historiques a été contestée, soulevant des inquiétudes quant à la transparence et au respect de la réglementation en vigueur.

SOUS-FÉDÉRATIONS TS ET LPV

## Action de terrain à Bienne sur fond de crise à Cargo



**Yves Sancey.** Entre 10 h et 15 h le 3 juin à Bienne Produktionsanlage Ost (BIPO), les sous-fédérations SEV TS et LPV et le secrétaire romand en charge des CFF Vincent Barraud ont organisé une action sur le terrain pour prendre la température à l'heure des coupes drastiques chez CFF Cargo avec notamment G-ensis.

Plus d'une trentaine de collègues ont passé et de nombreuses discussions ont eu lieu. Il en ressort une grande incompréhension et de fortes inquiétudes sur la stratégie de supprimer le trafic de wagons isolés. Quelle logique y a-t-il à démanteler plutôt que d'investir, en particulier au moment où le

parlement a investi dans le fret? Le travail, il y en a bien assez, constatent les collègues, mais il n'y a pas de réserve de personnel si quelqu'un tombe malade. Cela peut conduire à des suppressions de prestations, même pour de gros clients. Ces économies de personnel sont donc plutôt contre-productives. Cela crée un grand malaise dans le personnel et une grande incertitude pour le futur. Il faut une stratégie à long terme, réclament la plupart de nos collègues.

D'autres actions sont prévues, au-delà du bouclage de ce numéro, dans d'autres lieux de service comme Lausanne-Triage, Saint-Maurice, Yverdon et Sion.



SOUS-FÉDÉRATION BAU

## Journée CoPe avec des discussions animées sur l'actu



**Comité central SEV-BAU.** Vendredi 16 mai 2025 s'est déroulée la deuxième journée CoPe, à laquelle ont participé aussi bien les membres de la commission centrale et de la présidence centrale que de nombreux représentants des CoPe surface et divisions. Parmi les personnes présentes se trouvaient aussi les nouveaux représentants à la CoPe élus qui entreront en fonction en juillet.

Nous avons accueilli Matthias Hartwich et Michael Buletti du SEV en tant qu'invités. La journée fut marquée de discussions animées sur les défis actuels et thèmes de la branche.

Le point fort de la journée fut le discours passionné de Matthias, de même que la présentation intéressante de Michael sur l'organisation du SEV, qui a donné aux participants une vision approfondie des structures et des objectifs du SEV.

Dans l'ensemble, la séance a été une occasion rêvée d'échanger des idées et de renforcer la collaboration entre le SEV et la CoPe.

Tout le monde était d'accord pour que ce genre de journée soit organisée à l'avenir une fois par année, selon le même modèle.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV,  
CONGRÈS DES FEMMES

# Absence de douleur grâce aux étirements et relaxation



**Janine Truttmann.** C'est sous ce thème que la journée des femmes ZPV était placée cette année. Au nom de la ZPV, Brigitte Fanjak, Jo-Anne Witschi et Janine Truttmann ont salué les participantes au studio de fitness et de santé. Accueillant 16 femmes, cet événement, qui se déroulait à Olten, affichait à nouveau complet.

Les deux responsables du workshop, Ursula von Arx et Cori Wiederkehr, leur ont souhaité la bienvenue autour d'un café et de croissants.

La journée avait été préparée et réalisée explicitement pour les femmes engagées en tant qu'agentes de train. Pourquoi, pourrait-on se demander? De nombreux muscles sont fortement malmenés et contractés à

cause du port de la sacoche Elaz ainsi que des travaux quotidiens dans le train et son environnement.

Notamment la nuque, la tête et les épaules sont particulièrement sollicitées et constituent des points sensibles.

Après un bilan individuel de l'état de santé, les participantes ont effectué des exercices physiques pratiques et intenses selon la méthode Liebscher & Bracht, sous la conduite compétente des coaches et avec humour.

Afin de pouvoir également mettre en pratique par la suite à la maison ou au travail ce qu'elles ont appris, une liste d'exercices et un manuel leur ont été remis.

La prochaine journée des femmes ZPV aura lieu le 7 mai 2026.

## PV GENÈVE

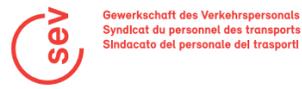
# En visite à la campagne

**Jean-Louis Scherz.** Ce 27 mai, c'est une petite cinquantaine de membres qui se sont embarqués à Genève pour aller visiter l'Institut agricole de l'Etat de Fribourg. Après la splendide grimpée dans le Lavaux sous le soleil, c'est la magnifique campagne fribourgeoise qui nous attendait dans ses plus beaux atours. Les guides de Grangeneuve nous attendaient pour nous faire visiter la ferme, la fromagerie ou le verger. Des guides passionnés et passionnants qui nous ont appris ou rappelé beaucoup de choses.

L'apéritif et le repas qui a été servi sur des tables décorées avec goût par Marianne Sauter ont couronné cette belle sortie.

C'est donc à regret que nous avons quitté cette belle campagne fribourgeoise, tout en dégustant une nouvelle fois le spectacle du Lavaux et du Léman en cette belle fin d'après-midi.

En remerciant les participantes et les participants pour ces bons moments de camaraderie, le comité souhaite un bel été à toute la section.



Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche dès maintenant ou à une date à convenir

## un·e collaborateur·trice juridique à 50% pour notre service d'assistance judiciaire professionnelle, à Lausanne

La fonction de collaborateur·trice juridique comprend les activités suivantes :

- soutien et conseil de nos membres, en cas de difficultés avec leur employeur ou une assurance sociale, aussi bien de manière informelle que par voie judiciaire ;
- accompagnement des membres à des entretiens professionnels ;
- contact avec les employeurs, les services officiels et les avocat·es externes.

Vous travaillerez à Lausanne dans une équipe dynamique et disposerez d'un soutien administratif compétent :

- vous bénéficiez d'une formation juridique (min. bachelor) et connaissez le droit du travail ;
- vous traitez des dossiers individuels de manière autonome ;
- vous vous exprimez aisément par oral et par écrit ;
- vous êtes capable d'argumenter pour imposer votre point de vue ;
- vous êtes flexible tant sur le plan des horaires que des déplacements (Suisse romande et Berne) ;
- les questions syndicales vous intéressent ;
- vous êtes de langue maternelle française, avec de bonnes connaissances d'allemand.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Pablo Guarino, responsable du service juridique à Lausanne, tél. 076 822 37 15.

Ce poste vous intéresse ?

Veillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel.

Vous trouvez davantage d'informations sur le SEV en consultant notre site internet : [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## IMPRESSUM

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

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

**Editeur:** SEV, [www.sev-online.ch](http://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](mailto:journal@sev-online.ch)

**Abonnements et changements d'adresse:** mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement

annuel pour non-membres: CHF 40.-.

**Annonces:** Syndicat du personnel des transports SEV, Annonces, case postale, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch), [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**Pré-press:** CH Regionalmedien AG

**Imprimerie:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Le prochain journal paraîtra le 11 juillet 2025.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 30 juin à midi, celui de l'agenda au 1<sup>er</sup> juillet à midi.**

## USS

# Bas salaires attaqués

**USS.** Avec la mise en œuvre de la motion Ettl (24.096), le Parlement veut, pour la première fois dans l'histoire, réduire les salaires par voie législative, au détriment de milliers de travailleuses et travailleurs dans les branches à bas salaires. Ce projet non seulement mettrait fin aux salaires minimaux cantonaux décidés par voie de démocratie directe, mais affaiblirait également la protection salariale qui empêche le dumping salarial liée à la libre circulation des personnes avec l'UE. L'Union syndicale suisse (USS) combattra par tous les moyens cette loi de baisse des salaires si elle est acceptée par le Parlement (voir p. 2).

À Genève et à Neuchâtel, les électeurs ont introduit des salaires minimaux lors de votations populaires. Ceux-ci ont produit leurs effets : des milliers de travailleuses et travail-

leurs, en particulier des femmes, touchent depuis des salaires plus élevés, sans que le chômage n'ait augmenté. Et les études scientifiques montrent clairement que les salaires minimaux protègent contre la pauvreté, renforcent le pouvoir d'achat et ne mettent pas en danger les emplois.

Mais ces acquis sont aujourd'hui menacés. À l'avenir, les conventions collectives de travail (CCT) prévoyant des salaires inférieurs aux salaires minimaux cantonaux permettraient de déroger à ces derniers. Pour la première fois dans l'histoire de la Suisse, le Parlement, à la demande d'organisations patronales, envisage de réduire les revenus de milliers de salarié·e-s en Suisse par le biais d'une loi fédérale et de détériorer par là la protection des salaires. Les gens qui travaillent doivent pouvoir vivre de leur salaire.

## Sous-fédérations

### 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/>

## Retraité·es

### 25.6. PV Valais

#### Sortie annuelle de la section.

Chères et chers membres, Nous vous confirmons la sortie annuelle du mercredi 25 juin 2025.

Nous vous accueillerons à Loèche-Ville à 11.15 heures. A partir de là, vous êtes en quelques minutes à la salle des fêtes.

Départ de Monthey: 9.52h, départ de St. Maurice: 10.03h: départ de Martigny: 10.17h départ de Sion: 10.41h, départ Sierre à 10.52h. Départ Susten à 11.05h.

Arrivée à Loèche-Ville à 11.10h.

Prix: Frs. 35.-, toutes les boissons comprises.

Le comité de section en cuisine.

Repas : Apéritif – assiette de salade – risotto/émincé/garniture de légumes – café et dessert. Vous pouvez vous annoncer via le formulaire reçu, par téléphone au 079 366 94 10 ou par mail à [pv.vs@bluewin.ch](mailto:pv.vs@bluewin.ch).

Le délai est fixé au 20 juin 2025.

Meilleures salutations *Votre comité.*

### 26.6. PV Fribourg

#### Sortie annuelle en train à Château-d'Oex.

Voyage aller : Estavayer départ 6h49 / 7h19, Payerne départ 7h01 / 7h31, Fribourg départ 8h04 (voie 2), Bulle départ 8h50, Montbovon départ 9h37, Château-d'Oex arrivée 9h55. Visite individuelle (10h15 à 11h45 environ) du «Musée du Pays d'Enhaut & Centre Suisse du Papier Découpé» à Château d'Oex. Après la visite, nous irons au restaurant Le Chalet (env. 10 minutes à pied) pour le repas de midi (menu du jour).

Retour (possible aussi individuellement à une autre heure de départ) : Château-d'Oex départ 15h04 (voie 1), Montbovon départ 15h38, Bulle départ 16h20, Fribourg départ 17h02, Payerne arrivée 17h29, Estavayer arrivée 17h40.

Inscriptions par mail – sms – Whatsapp jusqu'au 20 juin au plus tard chez Roland Julmy,

[rjulmy@bluewin.ch](mailto: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/](http://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](mailto:renevey26@gmail.com) ou 032 725 62 88/

### 4.9. PV Vaud

#### Journée de marche au tour du Lac Brenet, vallée de Joux (VD).

Rendez-vous : dès 08.10 dans le hall central de la gare de Lausanne.

Horaire aller : Lausanne dép. : 08.27 / Le Day : arr. 09.08 – dép. : 09.12 (bus) / Le Pont : arr. 09.27.

Marche et équipement Dès l'arrivée à la gare du Pont, nous prendrons le temps de marcher tranquillement autour du lac Brenet durant 2 petites heures, au grès du sentier didactique. Equipez-vous de bonnes chaussures de marche et de bâtons nécessaire à vos équilibres. Nous prendrons le temps de deviser tout en marchant et d'apprécier un apéro servi en un lieu bucolique. Sans stress, c'est une marche facile. Vers les 11 heures 45, nous rejoindrons la gare du Pont pour descendre, en bus jusqu'à la gare de Vallorbe. Au buffet de la gare de Vallorbe, nous vous proposons de déguster un repas commun. Le coût du repas vous sera communiqué avec la prochaine annonce.

Horaire retour : Selon l'envie de chacun, au 16 ou au 47 de chaque heure.

Remarque importante Chaque personne est responsable de l'achat de son titre de transport du lieu de son domicile jusqu'au Le Pont, Vallorbe et retour.

Renseignements et inscriptions (réservation train-bus et repas) jusqu'au lundi 25 août 2025

Chez Dominique Tissières tél. 079 176 77 16 ou [domi.tissieres@bluewin.ch](mailto:domi.tissieres@bluewin.ch)

**Préannonce** : Course du jeudi 08 octobre 2025

Chères et chers collègues, pensez aussi à déjà bloquer la date de notre course d'octobre, le jeudi 08 octobre 2025. Le lieu de la course : Vicques dans le canton du Jura pour la visite de l'arche de Noé. Les détails et les horaires concernant cette course vous seront communiqués dans l'édition du mois d'août 2025. Mais, vous pouvez toujours vous renseigner auprès de Dominique Tissières ou Roland Basset. *Roland Basset et Dominique Tissières*



## Journée de la branche Retraités

### 11 septembre 2025, Hôtel Rigi Kulm

#### Arrivée au Rigi

Départ au plus tard du Rigibahn de Vitznau à 11h15 ou d'Arth-Goldau à 10h55 avec arrivée à 11h47 à Rigi Kulm depuis les deux directions.

#### Programme

12.00 h Discours du président central Gilbert D'Alessandro, du président SEV Matthias Hartwich et du nouveau vice-président SEV.

13.15 h Déjeuner en commun

#### Menu du déjeuner

Potage du jour  
\*\*\*  
Rôti cou de porc fumé  
à la sauce aux herbes  
Gratin de pommes de terre, légumes  
\*\*\*  
Crème au cidre doux

#### Menu végétarien

Potage du jour  
\*\*\*  
Macaronis d'alpage  
avec oignons frits  
et compote de pommes  
\*\*\*  
Crème au cidre doux

**Les personnes souhaitant un menu végétarien sont priées de l'indiquer sur leur inscription**

15.30 h Fin de la journée

#### Coûts

**Les titres de transport** : Avec l'AG ou la carte journalière, le trajet est gratuit. La VPT demande aux sections de soutenir leurs participants pour les frais de voyage.

**Repas et boissons** : La VPT offre un menu à 3 plats, eau minérale et café compris. Les autres boissons sont à la charge des participants.

#### Inscription

Via le site web de la VPT ([vpt-online.ch](http://vpt-online.ch)) ou par e-mail :

Allemand (Eric Russi) :

[eric.russi@bluewin.ch](mailto:eric.russi@bluewin.ch)

Français (Danièle Dachauer) :

[dachauer@bluewin.ch](mailto:dachauer@bluewin.ch)

Italien (Gilbert D'Alessandro) :

[gilbert.dalessandro@vpt-online.ch](mailto:gilbert.dalessandro@vpt-online.ch)

**La date limite d'inscription est le 1er juillet 2025**

Pour plus d'informations, veuillez contacter la présidente ou le président de votre section.

## 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 !



# Agenda 8/25

## DÉCÈS

**Blot Patrick**; 1959; chauffeur, Auboranges, VPT tpf.

**Durand Yannick**; 1963; mécanicien de loc Cat. B, Lausanne, PV Vaud.

**Nicolo Francesco**; 1942; impiegato d'esercizio (employé d'exploitation), Lausanne, PV Vaud.

**Schafer Maurice**; 1940; opérateur de centrale, Puidoux, PV Vaud.

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

## VINGT ANS D'ALLIANCE POUR LE CLIMAT

## Protéger le climat, cela va de soi



Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

L'Alliance climatique suisse, dont le SEV fait partie, a présenté publiquement son nouveau plan d'action climatique début juin à l'occasion de son 20<sup>e</sup> anniversaire. Elle a comme objectif de montrer comment la Suisse pourra atteindre un bilan net nul en l'espace de dix ans et n'émettre plus aucun gaz à effet de serre supplémentaire. Afin que cet objectif climatique devienne réalité, il ne faut pas seulement des solutions techniques mais également une justice sociale ainsi que des investissements dans les emplois et les infrastructures.

Le plan directeur climatique n'est pas tout simplement un papier stratégique de plus - c'est un signal d'alarme. «La politique d'attente est dépassée», a affirmé Yvonne Winteler, co-présidente de l'Alliance climatique lors de la conférence de presse qui s'est tenue à Berne le 3 juin : «Nous vivons une époque de profonds changements - malheureusement 20 ans trop tard. Plus nous attendons, plus le budget CO<sub>2</sub> restant diminue». Bien que la Suisse - pays prospère et technologiquement à la pointe du progrès - offre de nombreuses possibilités, le niveau d'ambition en

matière de politique climatique nationale semble diminuer. Si tous les pays se comportaient comme la Suisse, le réchauffement climatique global atteindrait 3°C, loin de la limite critique de 1,5°C fixée par l'accord de Paris sur le climat.

#### Les syndicats : un pont entre la protection du climat et la justice sociale

Le nouveau plan directeur climatique se distingue par le fait que, dès le début, il tient compte de l'aspect social de la protection du climat. Atteindre une neutralité climatique ne doit pas se réaliser aux dépens du personnel - bien au contraire. C'est là que les syndicats jouent un rôle crucial en tant que médiateurs pour concilier les objectifs écologiques et les droits sociaux. Dans ce contexte, Angela Lindt de Caritas Suisse fait remarquer : «Protéger le climat - en procédant d'une manière socialement acceptable - est primordial et réalisable - qui plus est dans un pays aussi prospère que la Suisse».

Le plan d'action place donc trois exigences au centre des préoccupations :

- promouvoir la **formation continue** des personnes employées dans les branches touchées par le changement ;
- **développer les transports publics** en une infrastructure respectueuse du climat et capable de créer des emplois ;
- **aménager activement des change-**

**ments structurels**, par ex. des conditions cadres pour investir dans des emplois respectueux du climat.

#### Vingt ans d'engagement civil

L'Alliance climatique suisse a été créée en 2005 par 48 organisations, plusieurs d'entre elles étant non gouvernementales et actives dans le secteur de l'environnement et du développement, mais également par des syndicats, dont le SEV. Elle compte aujourd'hui plus de 150 organisations de membres et partenaires et s'engage pour plus de 2 millions de personnes en Suisse.

Ces vingt dernières années, l'Alliance a remporté des succès remarquables, notamment :

- **2008** : introduction de la taxe sur le CO<sub>2</sub>
- **2019** : organisation d'une grande manifestation pour le climat réunissant 100 000 participant-es à Berne
- **2023** : acceptation de la loi sur le climat
- **2024** : refus du référendum pour une extension des autoroutes
- **2024-2025** : pression sur la Banque nationale et les initiatives de la place financière pour stopper les investissements nuisibles au climat.

En tant que co-fondateur de l'Alliance et expert en protection climatique et en énergie, Patrick Hofstetter affirme avec conviction : «Pour

atteindre la neutralité climatique, l'État doit mettre en place dès maintenant les bonnes conditions cadres. La protection climatique doit devenir une chose normale, simple et attractive.»

#### Agir maintenant - climat, justice et travail

L'Alliance climatique incite le Conseil fédéral à utiliser immédiatement tous les moyens politiques et techniques à disposition, au lieu d'introduire des mesures seulement en 2031. La combinaison des instruments proposée dans le plan d'action, soit les programmes de soutien, les réglementations, la formation et les incitations vers l'économie de marché, offre une feuille de route concrète.

Pour le SEV, cela signifie apporter sa contribution plutôt que de rester spectateur. Ce n'est que si protection climatique et justice sociale sont développées et mises en œuvre conjointement qu'un avenir équitable, sûr et vivable pourra être envisagé pour tous. Le président du SEV Matthias Hartwich est clair à ce propos : «Ceux qui sont pour la protection du climat doivent également être pour des conditions de travail équitables et des systèmes de transport public solides. Le SEV s'engage pour que le changement de cap dans les transports ne se fasse pas au détriment des salarié-es, mais qu'il crée des emplois équitables et inscrits dans la pérennité.»



## DON'T LOOK UP

Eric Roset

Alors que les rennes peinent à déterminer le lichen, leur nourriture principale, conséquence directe des changements climatiques affectant l'Arctique qui se réchauffe près de quatre fois plus vite que le reste du monde, un éleveur Sami nourrit son

troupeau, tâche devenue quotidienne en cet hiver 2025. Les Samis, peuple autochtone de Laponie, réparti entre la Russie, la Norvège, la Finlande et la Suède, voient leur mode de vie menacé par ces bouleversements. Dans ces pay-

sages magnifiques et fragiles, la survie du troupeau et des savoirs ancestraux est une lutte quotidienne.

Eric Roset est photographe indépendant à Genève, notamment pour le journal romand du ssp. D'autres photos sur : <https://eric-rosset.ch/>

?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. Où aura lieu le congrès 2027 du SEV?

- Kursaal Berne
- Palais des Congrès Bienne
- Il n'y aura probablement pas de congrès en 2027

### 2. Qui est le membre le plus ancien de la direction du SEV?

- Matthias Hartwich
- Aroldo Cambi
- Patrick Kummer

### 3. Que demande le SEV pour éviter des accidents comme celui du Gothard?

- Des contrôles acoustiques systématiques de certaines roues
- Davantage de contrôles policiers à la frontière à Chiasso et Bâle
- L'arrêt du trafic international de marchandises à travers la Suisse

### 4. Qu'ont apporté les collaborateurs de CFF Cargo dans la salle lors de leur action de protestation au congrès 2025?

- Un cercueil
- Une statue d'Alexander Muhm
- Une assiette de rösti

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 1<sup>er</sup> juillet 2025**:

Par e-mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Sur internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Par carte postale: SEV, Quiz, Case Postale, 3000 Berne 6

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

Solution du quiz N° 7/2025:

c/a/b/c

C'est **Miriam Minder-Roth**, Schwarzenberg LU, membre VPT BLS, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.



SUR LES TRACES DE ...

# Lukas Neumaier, agent de la police des transports CFF

Markus Fischer  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

Après son apprentissage de dessinateur sur machines, Lukas Neumaier a constaté lors de son service militaire qu'un travail physique à l'air libre, au contact d'autrui, lui conviendrait mieux qu'une carrière dans un bureau. Ainsi est-il entré dans la police, puis dans la police des transports et enfin au SEV.

Il y a plus de vingt ans, Lukas Neumaier (44 ans) a été encouragé par un collègue à briguer un poste au sein de la police de la Ville de Zürich. Il y a travaillé de nombreuses années dans différents services. Les possibilités d'avancement faisant défaut et pour réduire les déplacements jusqu'à son lieu de travail, il est passé à la police des transports, à Olten en mars 2022. L'ancienne police ferroviaire avait été externalisée en 2002 auprès de Securitrans SA – une filiale des CFF et de Securitas – avant d'être réintégrée dans les CFF (Transport des voyageurs) en 2009.

Les policiers et policières qui la composent soutiennent les assistant-es clientèle dans les trains régionaux et de banlieue à l'occasion de contrôles ponctuels, ou dans le trafic longue distance en cas de problèmes avec les voyageurs. Ils effectuent ainsi des patrouilles dans les trains «difficiles» (par exemple, le matin très tôt au cours du week-end), exercent un contrôle dans les gares et, d'entente avec CFF Intervention, interviennent au besoin sur les quais.

Ils sont toujours en contact avec la Centrale, qui coordonne leurs interventions avec les autres bases, avec «Transsicura» (filiale des CFF notamment responsable de la protection du matériel), avec les corps de police cantonaux et municipaux, et avec l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières. La police des transports d'Olten a également pour tâche particulière d'accompagner les fans du FC Aarau dans les trains réguliers et de les séparer des autres voyageurs. Lukas fonctionne là parfois en tant que chef des opérations ou responsable du service d'ordre.

Il a donc presque quotidiennement affaire à des personnes agressives. Comment gère-t-il ces situations? «Les attaques verbales me laissent indifférent, mais je dénonce systématiquement les agressions physiques», déclare-t-il. «Car les plaintes ont un effet très dissuasif.» Hélas, ces dernières années, la jurisprudence s'est souvent montrée trop bienveillante envers les délinquants, ce qui a contribué à l'accroissement des agressions. L'irrespect et la désinhibition ont augmenté. Pour exemple: certains hooligans ne respectent plus les règles d'autrefois. En cas d'agression, Lukas recommande aux assistant-es clientèle «de ne pas mettre leur santé en jeu, mais d'appeler la police des transports, qui est formée et équipée pour faire face à de telles situations, et de lui fournir des informations précises sur la physionomie de l'agresseur, l'endroit exact où il se trouve, etc.» En face d'une personne agressive, Lukas adopte un comportement calme et neutre, et il lui offre toujours l'option de coopérer.



MARKUS FISCHER

Aux auteurs de troubles dans les gares, il propose systématiquement un délai pour se retirer volontairement des lieux. «Dans notre métier, il importe de se montrer correct et cohérent. Nous n'avons pas le droit de menacer quelqu'un de quelque chose que nous ne pouvons pas faire.»

Son équipement comprend un pistolet, une matraque et des menottes. Il pourra bientôt compter sur des pistolets à impulsion électrique, un renfort dont il se félicite, «car dans les rassemblements ils peuvent être utilisés avec un risque minime pour les tiers». Les caméras corporelles (*bodycams*) que la police des transports utilise depuis l'été passé ont le désavantage de n'avoir un effet inhibiteur sur les délinquants que jusqu'à un certain degré d'agression. «Une bonne communication et une habile approche tactique sont au moins aussi efficaces, a fortiori si nous sommes suffisamment nombreux à intervenir.»

Concernant les *bodycams*: à l'origine, l'ordre de service était ainsi formulé qu'il donnait aux supérieurs hiérarchiques la possibilité de recourir aux enregistrements pour des séminaires de formation sans l'assentiment des collaborateurs, d'y recourir dans le processus de qualification et de s'en servir pour décréter des mesures disciplinaires. Des membres ont signalé cela au service juridique du SEV, qui a confirmé des manquements en ce qui concerne la protection du personnel. Le SEV a donc réclamé une nouvelle formulation à même de préserver les droits du personnel, ce que la direction de la police des transports examine à l'heure actuelle.

Pour Lukas, cet exemple illustre le fait que même les policiers des transports ont besoin d'une organisation pour les soutenir dans leur lutte pour la préservation de leurs intérêts et de leurs droits, ce que le SEV fait réellement. Quand Lukas est arrivé à la police des transports, un collègue lui a recommandé d'y adhérer. «Je l'ai fait aussi parce que j'étais conscient que le SEV avait besoin de suffisamment de membres pour s'engager efficacement en notre faveur». Entretemps, il est devenu délégué syndical. «Je suis juste le genre de gars qui dit ce qu'il pense», résume-t-il.

Dans le cadre des nouveaux descriptifs de fonction opérés au sein des CFF, les policiers des transports viennent d'accéder à un niveau d'exigence supérieur dans le système salarial, ce qui répond aux exigences du SEV, qui réclamait des salaires plus élevés et une augmentation du personnel dans la police des transports. «La dotation en personnel est manifestement trop faible pour assurer valablement les tâches indispensables à la sécurité du personnel des CFF et des voyageurs», insiste Lukas. Et pour trouver du personnel, la police des transports se doit d'offrir des conditions d'engagement attractives.

Lukas Neumaier habite à Olten avec son épouse et sa fille. Il se consacre à sa famille, s'adonne au fitness et aux entraînements de tir. Et il s'est mis récemment à la politique: en avril il a été élu au Conseil de ville d'Olten sur la liste de l'UDC. Il accorde une grande importance aux sujets liés à la sécurité et à de bonnes conditions-cadres pour le personnel des transports.

## COUPLÉ

Bertschy

